BROWN UNIVERSITY LIBRARY
3 1236 07150 0055

EX LIBRIS *WILFRED HAROLD MUNR*

BROWN UNIVERSITY

THE LIBRARY OF

PEMBROKE COLLEGE

QUATRE RÉPUBLIQUES
DE L'AMÉRIQUE DU SUD

QUATRE RÉPUBLIQUES

DE

L'AMÉRIQUE DU SUD

PAR

HENRY COPPIN

MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS

PRÉFACE DE RAOUL FRARY

PARIS

E. DENTU, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES

3, Place de Valois, Palais-Royal

1890

Tous droits réservés.

F2223
C6

PRÉFACE

C'est pour moi un devoir aussi bien qu'un plaisir de présenter aux lecteurs le livre de mon ami M. Henry Coppin, car je l'ai vivement engagé à recueillir ses impressions et à faire part au public de ses notes de voyage. En vain se défendait-il en alléguant qu'il n'est pas homme de lettres, qu'il n'est même pas un de ces touristes désintéressés qui voyagent uniquement pour voir du pays et pour décrire ce qu'ils ont vu. Il est presque inutile de faire remarquer qu'on peut faire un bon livre sans être du métier, et on connaîtrait mal un peuple, si l'on ne possédait sur son compte le témoignage de quelques hommes intelligents qui lui

383722

ont rendu visite pour affaires. Un intérêt positif et matériel n'affaiblit pas la curiosité, n'empêche pas d'être fortement frappé des merveilles naturelles, et donne à l'observation quelque chose de plus pénétrant, au jugement quelque chose de plus sûr et de plus précis. A côté des récits de voyage qui sont surtout descriptifs, qui présentent surtout des paysages et des tableaux de mœurs, on veut en lire où les questions économiques, qui touchent de si près aux questions politiques, soient abordées avec compétence : l'ouvrage le plus instructif et aussi le plus piquant que nous possédions sur la France, la veille et au début de la Révolution, c'est le voyage d'Arthur Young, qui ne prétendait être et n'était en effet que le plus passionné et le plus clairvoyant des agronomes.

La meilleure façon de recommander un récit de voyage ne consiste-t-elle pas à rappeler en peu de mots combien doivent nous intéresser les pays parcourus et décrits. Pour qui aime les grands spectacles de la nature, quoi de plus majestueux que l'Amérique du Sud, avec ses montagnes qui ne le cèdent qu'à l'Himalaya, ses fleuves larges comme des bras de mer, ses

pampas immenses et ses mystérieuses forêts vierges? Pour qui se plait aux contrastes, en est-il de plus frappant que le passage subit des sommets neigeux des Andes aux plaines nues de la République Argentine, aux bois d'orangers de Tucuman? Mais ce que nous chercherons surtout dans ces notes de voyage, rassemblées par un homme qui joint à une curiosité intelligente l'esprit des affaires, c'est le portrait de ces peuples naissants, c'est le tableau des sociétés qui se développent si rapidement dans les anciennes colonies espagnoles.

Notre génération aura eu le rare privilège d'assister au phénomène le plus instructif et le plus imposant que puisse présenter l'histoire du genre humain; jamais on n'a vu, jamais on ne verra autant de nations nouvelles sortir du néant ou des limbes, prendre conscience d'elles-mêmes, passer en quelques décades de l'enfance obscure à la jeunesse audacieuse et à la maturité florissante. Dans l'Ancien-Monde, les races européennes assurent leur prédominance par la force et par la science, par l'industrie et par les armes; dans le Nouveau-Monde et dans l'Océanie elles créent une seconde Europe, plus

grande, plus fertile, plus diverse et plus libre que la première, et probablement appelée à déplacer en peu de temps le centre de gravité de la politique universelle. Comme la terre est en somme une planète bien petite, et où la place manquera bientôt, les générations qui nous suivent ne verront plus rien de pareil; elles assisteront sans doute encore à bien des luttes, mais non plus à ces conquêtes faciles et joyeuses du travail sur la nature, de la civilisation sur le désert. Encore un siècle, et il n'y aura plus sur notre globe que des peuples adultes; le registre des naissances sera fermé pour toujours.

Dans ce mouvement d'expansion, dont on commence seulement à entrevoir la portée, c'est la race anglo-saxonne qui tient la tête, puisqu'elle occupe la plus grande partie de l'Amérique du Nord, l'Australie et l'Afrique australe. Mais la race hispano-portugaise possède un assez beau domaine, avec ses dix-sept Républiques qui s'étendent de la frontière californienne au détroit de Magellan.

Le temps n'est plus où l'on n'apercevait dans l'Amérique espagnole qu'une masse confuse d'États sans consistance, en proie à une perpé-

tuelle anarchie, oscillant entre la révolution et la dictature sans jamais trouver leur équilibre. Sans doute, il y a encore beaucoup de guerres civiles, beaucoup d'émeutes et de pronunciamientos; la force préside encore trop souvent à la naissance et à la chute des gouvernements. Mais le temps a modifié par bien des correctifs le jugement sévère que nous portions sur les peuples latins du Nouveau-Monde.

On a dû reconnaître que la diversité des climats, comme aussi la diversité des mélanges ethniques entre blancs et Peaux-Rouges, a produit une assez grande diversité de caractère. Certains peuples, comme les Chiliens, sont décidément arrivés à la maturité, c'est-à-dire au respect des lois et de la constitution; d'autres donnent à cet égard des espérances qu'on prendrait pour des certitudes, si certains incidents récents ne nous prouvaient que les rechutes sont longtemps à craindre. Même pour les pays où la transmission du pouvoir s'opère encore d'une façon souvent irrégulière et violente, nous savons maintenant que ces convulsions plus ou moins périodiques n'excluent pas toute croissance; si le présent est encore troublé, l'avenir

n'est pas compromis. Tant que les Hispano-Américains se montreront capables de défendre énergiquement leur indépendance, ils auront le droit de ne pas désespérer; comme l'espace ne leur manque pas, ils peuvent beaucoup attendre du temps.

On dit souvent qu'ils sont destinés à devenir la proie des Yankees. Rien n'est moins prouvé ; rien n'est moins probable. La guerre du Mexique a montré qu'un peuple qui n'est pas encore arrivé à soutenir un gouvernement régulier peut cependant s'unir pour résister à l'étranger. Le défaut d'activité dans la vie ordinaire n'implique pas toujours le défaut d'énergie dans le péril. Ce n'est pas chose facile que de soumettre des Espagnols, fussent-ils de demi-sang. Les Américains du Nord pourront devenir les banquiers, les commissionnaires, les industriels et les marchands de l'Amérique du Sud : ils n'en seront pas les maîtres.

D'ailleurs l'Amérique latine entretient avec l'Europe, et surtout avec l'Europe latine, des rapports de plus en plus intimes, s'y ravitaille d'hommes et d'argent. L'émigration n'est pas le privilège des Anglo-Saxons et des Alle-

mands : les Italiens, les Espagnols, les Portugais se sont mis à passer l'Atlantique : la France même envoie dans le bassin de la Plata des capitaux et des colons. Les uns et les autres peuvent être aventurés, et il importe que nous sachions à quoi nous en tenir. En un temps où l'on se donne tant de mal pour s'ouvrir des débouchés dans des contrées pauvres et malsaines, ce serait folie de négliger un débouché si riche et si vaste, et généralement salubre. Notre commerce avec les Républiques de l'Amérique du Sud est des plus actifs, et nous soutenons assez bien, de ce côté, la concurrence de nos rivaux les plus redoutables. Mieux nous connaîtrons ces pays neufs et séduisants, plus nous serons en état d'y faire de bonnes affaires et d'y employer sans trop de risques notre activité et notre argent.

Certains Français prudents ou pessimistes nous engagent à nous renfermer chez nous, à n'exporter que nos marchandises, à garder soigneusement notre épargne, à ne pas laisser échapper la moindre parcelle de notre population stationnaire. Rien de plus chimérique que cette doctrine toute chinoise. Nous ne pouvons

nous suffire, et nous ne cesserons pas d'importer, tant qu'on n'aura pas trouvé le moyen de remplacer le café, le chocolat, le coton, le caoutchouc et cent autres articles par des produits nationaux ; il faut donc exporter aussi. Or, on ne vend et on n'achète bien que sur place. Plus nous sommes casaniers, plus nous sommes tributaires des intermédiaires étrangers qui nous font payer leurs services, en attendant qu'ils nous supplantent. Le négociant anglais ou allemand qui va s'établir dans l'Amérique du Sud cherchera toujours à placer des marchandises britanniques ou germaniques. Une nation comme la France devrait être représentée dans tous les pays du monde par des colonies plus ou moins nombreuses. Parmi ceux de nos concitoyens qui vont au loin remplir cette mission, il en est qui échoueront, ou qui auront de rudes épreuves à supporter. Mais parmi ceux qui restent au foyer natal, il en est bien plus encore qui s'étouffent à l'entrée des professions encombrées et qui végètent dans une invincible misère.

Les Républiques de l'Amérique du Sud offrent un champ d'autant plus favorable à l'acti-

vité européenne que les indigènes ne suffisent pas à mettre en œuvre toutes leurs ressources. Les progrès matériels y sont dûs en grande partie à des étrangers, et notamment à des Français. On nous y accueille le plus souvent avec une certaine sympathie. On y professe encore quelque goût pour les idées que la révolution française a laissées dans le monde ; nous n'y sommes pas considérés comme des hommes d'une race inférieure et définitivement vaincue dans la bataille de la vie. Notre qualité de latins nous permet de bien comprendre ces peuples essentiellement latins par la langue, par le caractère et par l'intelligence. Cette communauté d'origine n'est pas sans valeur, dans un siècle où les questions ethnographiques ont pris une importance toute nouvelle. Ce sera notre faute si nous abandonnons aux Anglais et aux Allemands le seul terrain peut-être où il nous soit facile de les battre.

Nous devons entretenir avec d'autant plus de soin nos relations avec les Hispano-Américains qu'ils tournent eux-mêmes leurs regards vers la France et vers Paris. Paris est encore pour la plupart d'entre eux non seulement la ville la

plus agréable du monde, mais la capitale de l'esprit humain ; c'est sur les bords de la Seine, plutôt que sur ceux de la Tamise ou de la Sprée, qu'ils viennent chercher des idées, des inspirations, des leçons de goût, tout ce qui achève et ennoblit la civilisation. Comme aucune cité latine ne peut devenir un centre et un foyer dont la suprématie soit universellement reconnue, il nous semble que Paris doit être en quelque sorte le chef-lieu de l'Amérique latine, accepté par tous sans jalousie ni défiance, la commune métropole de ces Etats distincts. Il s'agit, cela s'entend, d'une métropole sans prétention et sans privilège qui rappelle Athènes et non pas Rome, qui soit à la fois une école et un marché, un lieu de plaisir et un rendez-vous d'affaires.

Laissons ce rêve, si c'est un rêve, et bornons-nous à cette observation : ce qui contribue le plus à rendre agréable la lecture du livre de M. Coppin, c'est qu'il y est souvent parlé des Français, et que nous y faisons assez bonne figure. En parcourant bien des récits de voyage, on est étonné et un peu humilié de constater qu'il n'est jamais question de nos concitoyens,

à moins qu'on ne retrace l'histoire d'un passé bien mort. On peut faire le tour du globe, et par les voies les plus fréquentées, en traversant les régions les plus populeuses et les plus riches, sans entendre parler de nous, sans sortir du domaine de la langue anglaise, ou de l'activité anglaise. De tels récits peuvent se lire avec intérêt ; on ne les ferme pas sans un sentiment de patriotique jalousie, sans un léger serrement de cœur. Avec M. Coppin on se promène en pays de connaissance, on rencontre des amis à chaque pas, on n'éprouve pas cette impression douloureuse d'isolement, on ne se trouve pas perdu dans un monde étranger, indifférent, hostile. Dans l'Amérique du Sud, nous avons à la fois la joie de rencontrer des compatriotes et le plaisir de nous savoir connus, appréciés, d'être au premier rang parmi les ouvriers du progrès et les pionniers de l'avenir.

RAOUL FRARY.

AVANT-PROPOS

Depuis que ce livre a été écrit, des événements de la plus haute gravité se sont produits dans certains des pays dont il y est question.

Au Brésil d'abord, une révolution imprévue a renversé, au mois de novembre dernier, le trône de dom Pedro II et proclamé à sa place la République Fédérale des États-Unis du Brésil. Ainsi s'est trouvée avancée l'heure où la seule monarchie existant dans l'Amérique du Sud devait disparaître pour faire place à un gouvernement républicain. Jusque-là on pouvait supposer que cette transformation se serait accomplie seulement après la mort de l'empereur dom Pedro. Si lui-même était populaire auprès des Brésiliens, ou du moins paraissait l'être, on n'en pouvait dire autant de sa fille, la comtesse d'Eu, la future impératrice, qui était souverainement impopulaire.

On a pu croire au premier moment qu'une des causes

qui avaient amené le renversement de la monarchie était l'abolition de l'esclavage. On savait que cette mesure avait indisposé contre l'empereur les grands propriétaires du Brésil. Ce n'est pourtant pas là qu'il faut chercher l'explication de ce qui s'est produit. L'armée n'avait jamais été très bien traitée sous le régime impérial. Des mesures récentes prises contre certains de ses chefs, principalement contre le maréchal Deodoro de Fonseca, envoyé en disgrâce dans la province de Matto-Grosso, furent la cause d'un soulèvement militaire. Les hommes les plus importants du parti républicain brésilien, profitant de l'occasion qui s'offrait à eux, prirent la tête du mouvement insurrectionnel avec le maréchal Deodoro de Fonseca, et la révolution brésilienne s'accomplit, pour ainsi dire, sans secousse. Tout se passa très pacifiquement. Il semble qu'il n'y ait eu qu'à pousser le trône impérial pour qu'il s'écroulât. L'opinion publique, d'abord assez surprise, s'est habituée bien vite à voir un gouvernement républicain installé à Rio-Janeiro. Il ne paraît pas que le régime nouveau ait à craindre une tentative de restauration. L'empereur Dom Pedro est venu s'installer en France où il a reçu l'accueil le plus sympathique, comme bien d'autres souverains exilés qui ont pris comme lui le chemin de l'exil.

Les relations amicales que la France a toujours entretenues avec le Brésil n'ont rien à perdre au changement de régime qui vient de se produire. Au contraire, il semble que la forme de gouvernement étant maintenant la même dans les deux pays, il y a là comme un lien de plus entre eux. C'est à nos compatriotes à profiter des avantages considérables que nous crée la situation exceptionnelle que nous occupons au Brésil dont le nou-

veau gouvernement vient d'être officiellement reconnu par le nôtre. Il y a des grands travaux à entreprendre, assainissement de la ville de Rio, chemins de fer, routes, les capitalistes français peuvent trouver là en ce moment des placements avantageux.

Dans la République Argentine, une révolution qui n'est pas sans analogie avec celle du Brésil, puisque c'est également par un soulèvement militaire qu'elle s'est faite, vient tout récemment d'aboutir à la démission du Président Juarez Celman. En achevant en 1885 ses six années de présidence et en transmettant l'autorité à son successeur, M. Juarez Celman, le général J. Roca avait pu dire au Congrès argentin qu'il n'avait jamais eu à l'entretenir d'interventions sanglantes, de soulèvements militaires, d'emprunts dépensés à réprimer des révoltes, qu'il n'avait jamais décrété l'état de siège, il ne devait pas en être de même sous la présidence de M. Juarez Celman. Il serait beaucoup trop long de raconter dans cet avant-propos les incidents sans nombre qui se sont produits à Buenos-Ayres même et dans les provinces depuis son entrée en fonctions. Mais ce qui domine tout, c'est la crise monétaire qui, depuis de longs mois déjà, paralysait complètement les affaires dans toute la République Argentine. Les causes principales de cette crise étaient le développement et les progrès trop rapides de la richesse, les spéculations et l'agiotage effrénés qui se produisaient sur tout et partout, sur les terrains comme sur les actions des Banques, et aussi, il faut bien le dire, les malversations scandaleuses de certains personnages touchant de près au gouvernement. Il en était résulté un discrédit complet du papier-monnaie et une hausse inouïe de l'or devenu introuvable dans le pays. Cette

hausse avait atteint et même dépassé 200 0/0. Il apparaissait à tout le monde que cette situation ne pouvait aboutir qu'à une catastrophe financière colossale.

Plusieurs ministres s'étaient succédé aux Finances sans pouvoir apporter de remède à cet état de choses. En dernier lieu, M. Pacheco, qui était une créature de Juarez Celman, avait été remplacé par M. Uriburu dont la nomination avait été accueillie avec confiance en raison de sa probité et de ses capacités bien connues. Mais n'ayant pu, et pour cause, faire accepter son plan de réforme par le président Celman, il avait été bientôt obligé de se retirer. Son successeur essaya de contracter un emprunt à Londres et n'y réussit pas.

Le désordre financier était arrivé à son comble quand le 25 juillet on apprit que plusieurs régiments s'étaient soulevés à Buenos-Ayres. Dès le premier moment, il fut manifeste que les insurgés avaient pour eux toutes les sympathies de la population honnête et des nombreux étrangers habitant Buenos-Ayres. Par malheur, cette insurrection qui, dans les conditions où elle se produisait, aurait dû infailliblement réussir, et qui paraissait au début victorieuse, fut vaincue faute de munitions. Les magasins dont les insurgés s'étaient emparés étaient vides. La lutte avait été sanglante puisque le nombre des morts s'élevait à un millier et qu'il y avait eu plus de 4,000 blessés. Le pouvoir régulier, un moment chassé de Buenos-Ayres, fut donc rétabli, grâce surtout à l'intervention du général Roca, qui s'était placé à la tête des troupes appelées des provinces.

Ce n'était pas une solution. Le président Juarez Celman, dont la présence au pouvoir était la cause manifeste du soulèvement, devait disparaître. Il fut mis en

demeure de donner sa démission, laquelle fut acceptée par le Congrès. Conformément à la Constitution argentine, calquée sur celle des États-Unis de l'Amérique du Nord, il a été remplacé par le Président du Sénat, M. Pellegrini, qui restera en fonctions jusqu'à la fin de la période présidentielle que M. Celman aurait eu à accomplir.

Il s'est produit depuis ce moment une certaine détente. On ne connaît pas encore les projets de M. Pellegrini et de son ministère. Il faut souhaiter qu'ils réussissent à mettre un peu d'ordre dans les finances et à ramener le calme dans la République Argentine.

L'Uruguay subit en ce moment le contre-coup de la crise financière de la République Argentine. La prime sur l'or atteint des proportions exagérées et le gouvernement s'est vu dernièrement obligé de décréter le cours forcé des billets de la Banque nationale. Le trop fameux général Santos, dont Montevideo avait fini par se débarrasser et qui est mort en exil il y a deux ans, a malheureusement fait école. On n'est pas éloigné de croire que M. Herrera qui a succédé cette année comme Président de la République au général Tajes puisse d'un moment à l'autre provoquer un soulèvement comme celui qui vient de se produire à Buenos-Ayres contre M. Juarez Celman.

Ces évènements, tout attristants qu'ils soient peuvent-ils modifier les appréciations optimistes que j'ai émises dans mon livre sur l'avenir des Républiques du Rio de la Plata ? En aucune façon et je persiste à croire que la République Argentine, quand elle aura surmonté la crise qu'elle traverse actuellement, reprendra bientôt un nouvel essor.

Il y a toutefois un point sur lequel le gouvernement argentin devra apporter son attention, c'est la question de l'émigration. Celle-ci a beaucoup baissé en ces temps derniers, et cela ne peut pas être attribué seulement à la crise financière et politique. Mais depuis longtemps déjà des plaintes nombreuses se sont élevées relativement aux abus commis par des agents racoleurs qui faisaient les promesses les plus trompeuses aux ouvriers et aux campagnards de certaines contrées d'Europe, pour les décider à s'expatrier et à aller s'installer dans la République Argentine. Beaucoup de malheureux arrivés là-bas sans ressources ont été obligés de demander leur rapatriement à leurs consuls. Il y aurait là pour la République Argentine un danger sérieux, si on n'y prenait garde, car si elle a besoin des capitaux que lui fournit l'Europe, elle n'a pas un besoin moins grand des émigrants que l'Europe lui envoie.

Au Chili, sous l'Administration du président don Josué Manuel Balmaceda, au pouvoir depuis le mois de septembre 1886, la tranquillité intérieure n'a pas cessé de régner. Une grève sérieuse a pourtant éclaté récemment à Valparaiso, ce qui prouve que ces pays neufs auront aussi un jour à compter avec la question sociale. Le gouvernement chilien ne fait pas beaucoup parler de lui en Europe, mais il a opéré des réformes importantes dans l'administration et dans les finances ; il a pu faire la conversion de la dette dans des conditions très avantageuses. Il poursuit des grands travaux de chemin de fer tout en ne cessant de travailler au perfectionnement de son armée et à l'accroissement de sa marine. Il a su encourager aussi en ces temps derniers l'immigration et la colonisation.

Enfin le Paraguay, lui aussi, sous la présidence du général Escobar qui a succédé le 25 novembre 1886 au général Caballero, persévère dans le calme politique qui lui est si nécessaire pour reconquérir sa place au milieu des républiques sud-américaines. Le général Escobar, tout en se montrant économe des deniers publics, a encouragé de grands travaux dans la capitale. Si l'immigration européenne se décidait à se porter un peu plus vers le Paraguay, nul doute que ce beau pays finirait par se relever un jour complètement de ses ruines.

En terminant cet exposé de la situation actuelle des pays que j'ai visités et décrits dans mon livre, je tiens à rappeler la grande part que tous ils ont pris à notre Exposition universelle de 1889. Ceux qui l'ont visitée ont admiré les magnifiques palais édifiés dans le Champ de Mars, au pied de la tour Eiffel, par le Brésil, la République Argentine, l'Uruguay et le Chili. Le Paraguay lui-même avait tenu à avoir son pavillon spécial. Ne faut-il pas voir là un commencement de réalisation du beau rêve fait par mon ami, M. Raoul Frary, dans la préface dont il a bien voulu honorer mon livre, le rêve de Paris chef-lieu de l'Amérique latine ?

QUATRE RÉPUBLIQUES
DE L'AMÉRIQUE DU SUD

I

DE PARIS A BUENOS-AYRES

Un voyage de Paris à Buenos-Ayres qui eut naguère effrayé bien des touristes, même des plus aventureux, est aujourd'hui une chose si simple et si facile que l'on peut compter par milliers ceux qui l'entreprennent pour leurs affaires ou même pour leur plaisir. D'ailleurs un avenir sans limites est réservé à ces contrées lointaines ; aussi le nombre des émigrants qui se rendent dans la République Argentine va-t-il en augmentant chaque année.

Pour faire le trajet de la France à La Plata, on a le choix entre trois Compagnies dont les paquebots, qu'ils partent du Havre, de Bordeaux ou de Marseille, ne mettent guère plus de vingt-

cinq à vingt-huit jours en moyenne pour accomplir la traversée.

La Compagnie des Chargeurs-Réunis, qui fait le service du Havre à Buenos-Ayres et même jusqu'à Rosario, a deux départs par mois. Les bateaux ne font relâche qu'à Saint-Vincent pour prendre du charbon.

La Compagnie des Messageries maritimes dont les bateaux partant de Bordeaux le 5 et le 20 de chaque mois font le service de la poste. Le steamer du 5 touche à la Corogne, Lisbonne, Dakar, Rio-Janeiro et Montevideo. Celui du 20 touche à Lisbonne, Dakar, Pernambouc, Bahia, Rio-Janeiro et Montevideo. Il y a en outre une Compagnie anglaise, la Royal-Mail, dont les bateaux partent de Southampton passent également deux fois par mois à Pauillac. La troisième Compagnie française est celle des Transports maritimes dont le port d'attache est Marseille.

Mais celle des Compagnies dont les bateaux sont les plus recherchés par les passagers, c'est sans contredit celle des Messageries maritimes. C'est, qu'en effet, ses paquebots, très bien aménagés pour faire le voyage des pays tropicaux, sont des plus confortables et que le service du bord, par sa bonne tenue, par sa propreté, par l'excellence de sa cuisine, séduit les passagers de toutes les nationalités.

Le 20 juin 1884, à 10 heures du matin, je quittai

Bordeaux sur le petit vapeur qui conduit les passagers à Pauillac, près de l'embouchure de la Gironde.

Les gros paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes, quand ils sont chargés, ne peuvent pas en effet remonter le fleuve jusqu'à Bordeaux. C'est là d'ailleurs un grand désavantage pour ce port, et depuis longtemps déjà des projets sont à l'étude pour remédier à un pareil état de choses. La France ne peut pas faire moins pour maintenir son rang dans les grandes rivalités commerciales que n'ont fait les autres nations européennes.

L'exemple des travaux gigantesques accomplis par les Belges pour faire d'Anvers un des plus grands ports du continent européen doit être suivi par Bordeaux. Il est question de faire un grand canal maritime entre cette ville et Pauillac. Ce canal aurait une profondeur de 9 mètres et une largeur de 27 mètres au plafond. Et ce n'est pas trop, car il faut songer qu'on construit maintenant des paquebots ayant plus de 150 mètres de longueur, près de 17 mètres de largeur et une calaison atteignant 8 mètres.

En même temps qu'un grand désavantage au point de vue commercial, c'est, il faut l'avouer, un grand ennui pour les passagers que ce voyage de Bordeaux à Pauillac sur un bateau absolument insuffisant.

Ce ne fut que vers trois heures que le transbordement de tous les colis put être terminé. Le *Sénégal*, sur lequel j'allais à Buenos-Ayres est l'un des plus anciens bateaux de la Compagnie des Messageries maritimes faisant le service de l'Atlantique. Les passagers qui se trouvent avec nous et qui ont déjà fait le voyage de La Plata nous disent que les nouveaux steamers de la Compagnie, tels que l'*Orénoque* et l'*Équateur*, par exemple, sont bien préférables. Pour moi, qui en suis à mon premier voyage, cela m'est indifférent et je trouve le *Sénégal* assez confortable.

Ma première occupation consiste à faire connaissance avec ma cabine. Mon compagnon de voyage, puisque c'est une cabine à deux couchettes, y est déjà installé. Il se trouve que c'est justement un Français habitant Rio-Janeiro depuis de longues années. J'en suis bien aise, parce que je n'aime pas les étrangers en général et je les aimerai d'ailleurs encore bien moins après le long voyage que je vais faire et où j'en verrai un peu de toutes les nations. S'il est vrai que tous les peuples sont frères, comme le répètent tant de naïfs, eh bien, je n'hésite pas à dire que, pour ma part, je suis brouillé avec une bonne partie de ma famille.

J'avais choisi ma cabine longtemps à l'avance à Paris ; je l'avais prise la plus éloignée possible de l'hélice, sans être cependant trop rapprochée

de la machine. Rien de plus pénible, en effet, que les trépidations de l'hélice, mais aussi rien de plus agaçant que le mouvement régulier de la machine, surtout la nuit.

On avait commencé par dire à bord que nous ne pourrions sans doute pas quitter la rivière avant le lendemain matin à cause de la marée, nous aurions ainsi perdu douze heures. Il n'en est rien, fort heureusement, et vers six heures et demie du soir, après de nombreux coups de sifflet, nous sentons de légères oscillations dans le salon : nous sommes en route.

Nous nous trouvons aux plus longs jours de l'année, la soirée est splendide ; aussi pouvons-nous rester sur le pont jusqu'au moment où nous entrons en pleine mer. Nous saluons en passant la tour de Cordouan fièrement campée à l'embouchure de la Gironde. Puis, les côtes de France disparaissent peu à peu. Je ne suis pas sujet au mal de mer, aussi est-ce sans arrière-pensée que je m'installe le plus confortablement possible dans ma cabine et j'y dors d'un sommeil qui ne le cède en rien à celui auquel j'aurais pu me livrer dans le lit le plus moelleux du monde, éloge que ne mérite pas ma couchette.

J'avais toujours entendu beaucoup médire du Golfe de Gascogne, mais c'est sans doute là une de ces histoires inventées à plaisir par les gens qui n'ont jamais voyagé. En tout cas, ce redou-

table Golfe s'est montré pour nous d'une mansuétude toute particulière. On se croirait sur un bateau-mouche allant de Paris à Saint-Cloud. Quelques passagers à l'estomac délicat, surtout parmi les femmes, n'en paient pas moins un tribut fort sérieux à la mer.

La première journée se passe à faire connaissance avec quelques-uns de nos compagnons de voyage. La plupart sont des commerçants français établis au Brésil, dans l'Uruguay ou dans la République Argentine. Il en est un dans le nombre qui fait le voyage de La Plata à Paris trois fois par an; avec les voyages de retour, il passe près de six mois de l'année en mer. Quelques étudiants brésiliens qui font leur droit ou leur médecine à Paris vont en vacances dans leurs familles, tout comme si c'était à deux jours de distance. Il y a enfin plusieurs officiers de l'infanterie et de l'artillerie de marine se rendant au Sénégal et quelques employés du chemin de fer actuellement en construction pour relier Dakar à Saint-Louis.

Le troisième jour, vers dix heures du matin, nous commençons à voir distinctement les côtes du Portugal et nous ne tardons pas à arriver à l'embouchure du Tage. On aperçoit sur le faîte d'une montagne le château de Cintra qui domine tous les points environnants. C'est la résidence d'été du roi de Portugal.

S'il fait toujours en été des chaleurs pareilles à celles que nous supportons le jour où nous arrivons à Lisbonne, ce doit être réellement un mince plaisir que de faire le trajet pour arriver à ce château. Il est vrai qu'on en est bien récompensé par le spectacle féerique qui vous y attend, et les charmes de cette résidence royale ont été bien souvent vantés par ceux qui l'ont visitée.

Nous côtoyons à peu de distance la rive droite du Tage, sur laquelle on distingue quantité de villages et de forts. Mais ce qui attire surtout les regards, c'est la fameuse tour de Belem avec ses créneaux et ses mâchicoulis, et le couvent de Saint-Jérôme qui en est tout proche. Nous nous promettons bien d'aller visiter cette merveille quand nous serons à terre.

A midi et demi, après avoir passé devant plusieurs cuirassés français qui vont de Toulon à Cherbourg, et qui sont depuis deux jours ancrés devant Lisbonne, le *Sénégal* s'arrête en vue de la Grande Place du Commerce. C'est un grand et magnifique quadrilatère, au centre duquel se trouve la statue de José Ier. Lisbonne, comme la Ville Éternelle est bâtie sur sept collines; aussi le panorama que nous avons sous les yeux, par un temps splendide, est-il un des plus beaux que l'on puisse voir.

Aussitôt les formalités de la santé accomplies,

je débarque avec plusieurs de mes nouveaux amis du *Sénégal*, dont l'un, habitant Rio, parle le portugais aussi bien que le français. Il va nous servir de cicerone. Nous visitons d'abord la Cathédrale qui fut détruite, comme presque tous les monuments de Lisbonne, dans le fameux tremblement de terre du 1er novembre 1755. Nous y admirons une vierge en argent qui doit être un trésor fort onéreux pour la Cathédrale, s'il est vrai, comme on le raconte, que le chapitre est obligé de laisser nuit et jour deux agents de police à sa garde pour la préserver des voleurs qu'elle pourrait tenter.

Nous prenons ensuite le tramway qui nous conduit au Jardin botanique et à l'Ecole Polytechnique. Les rues par lesquelles nous passons sont bien pavées, les maison sont en pierre et d'une belle architecture. Les rues principales et les plus fréquentées sont les *ruas do Ouro*, *do Plata*, et *Chiado*. Pendant ce trajet une particularité nous amuse beaucoup. Les mules qui composent l'attelage de notre tramway, car on n'emploie pas de chevaux pour ce service, à certains endroits où la montée est par trop rapide, s'arrêtent brusquement, s'entêtent et ne font plus un pas. Le conducteur, au lieu de les frapper à tour de bras, comme le ferait n'importe lequel de nos cochers parisiens, se contente de dételer tout simplement ses mules et de mettre

celle de droite à gauche et celle de gauche à droite. Cela fait, il reprend sa place sur son siège, et le tramway se remet en marche, comme si les bêtes sortaient de l'écurie.

Après avoir visité en détail l'École Polytechnique, fort bien aménagée, et admiré les magnifiques plantes du Jardin Botanique, nous prenons un autre tramway qui doit nous conduire à Belem. Ce trajet est des plus accidentés, et comme aux descentes notre attelage marche au triple galop, on se demande par moments si on ne va pas faire la culbute, ce qui serait, en somme, peu attrayant. Le peu de temps dont nous disposons nous empêche malheureusement de visiter en détail l'intérieur de cet antique monastère devenu aujourd'hui un hospice pour les enfants. Nous remarquons le portail dont nous avions déjà admiré la magnificence dans la rue des Nations pendant l'Exposition de 1878.

Après cette petite excursion, nous rentrons à bord de notre paquebot, enchantés de tout ce que nous avons vu à Lisbonne.

Le soir, à dîner, nous trouvons les tables envahies par une foule de passagers nouveaux, Portugais et Brésiliens pour la plupart. Dès le début, nous observons quelques traits de mœurs qui dénotent, chez les Portugais, une éducation un peu primitive. A peine à table, ils se précipitent sur le dessert, et en un clin d'œil, avant

même que le potage soit servi, tous les fruits ont disparu. Nous constatons aussi que l'usage de la cuiller est trop souvent remplacé par celui de la main. Dans les conversations que j'ai eues par la suite avec beaucoup de nos compatriotes, nous nous sommes tous accordés à reconnaitre que la Compagnie des Messageries maritimes devrait, par un moyen ou par un autre, remédier à un pareil état de choses. Il y a souvent des dames à bord des bateaux de la Compagnie et l'on sait que les dames ont facilement le mal de mer.

C'est à neuf heures du soir seulement que nous levons l'ancre pour quitter Lisbonne. Nous restons fort tard sur le pont pour faire nos adieux aux rives du Tage avec nos souvenirs de l'Africaine. Le lendemain matin quand nous montons faire notre petite tournée sur le pont, nous n'avons plus la terre en vue, mais nous voyons plusieurs bâtiments à l'horizon. C'est que nous nous trouvons à peu près à la hauteur du détroit de Gibraltar et c'est là naturellement un passage assez fréquenté par les navires qui font route de tous les ports de l'Europe occidentale vers l'Orient.

Il nous faut maintenant six jours pour atteindre Dakar. Le premier jour qui suit notre départ de Lisbonne, le temps est fort beau. Mais le lendemain nous essuyons un grain qui nous fait faire

connaissance avec le roulis. Notre bateau ressemble à une escarpolette. Il faut mettre les violons pour le déjeuner. On appelle ainsi cinq cordes bien tendues aux deux extrémités de la table et qui servent à maintenir les assiettes et les bouteilles en face de chaque passager; mais on a beau faire, tout sur les tables danse une sarabande effrénée. Gare aux taches, surtout avec le potage et les sauces qui, suivant les lois de l'équilibre des liquides, viennent très coquettement s'étaler sur les jambes des convives. La mer n'est cependant pas fort mauvaise et les vagues ne sont pas fortes, mais elles sont très larges. Cette petite bourrasque s'apaise d'ailleurs assez vite, et le même soir, le temps est redevenu tout à fait beau.

Le lendemain dans l'après-midi, nous pouvons apercevoir, mais très indistinctement, les îles Canaries.

Dans la matinée du 27 juin, nous stoppons par suite d'une avarie à la machine. Les mécaniciens de notre bateau prennent des airs si mystérieux avec les passagers qu'on se demande si cet accident n'est pas sérieux. Justement le vent est contraire, et en ce moment nous l'avons debout; aussi a-t-on beau mettre les voiles nous faisons à peu près un nœud et demi à l'heure. De ce train là nous risquerions fort d'arriver au but de notre voyage l'année prochaine. Heureuse-

ment l'avarie était probablement insignifiante, car elle est réparée très vite et, deux heures après, nous reprenons notre marche habituelle, environ onze ou douze nœuds à l'heure.

Le samedi 28, vers cinq heures de l'après-midi, il fait un orage véritablement superbe, avec accompagnement d'éclairs et de coups de tonnerre. La mer est cependant presque aussi calme que de coutume, ce qui ne laisse pas de nous surprendre. Mais il parait que ces sortes d'orages sont assez fréquents dans ces régions tropicales. Comme nous avons passé le tropique du Cancer, il fait presque nuit à sept heures.

Ce soir-là, malgré l'orage passé, la chaleur est accablante, et nous pouvons dire cette fois, avec plus de raison que sur le boulevard à Paris, que la chaleur est sénégalienne. Le thermomètre marque 37°. Nos cabines sont converties en étuves, et y descendre, c'est se donner un avant-goût des plaisirs de l'enfer. Nous ne l'essayons pas, et nous préférons coucher sur le pont sur nos chaises longues.

Cela nous permet d'être les premiers à apercevoir, vers quatre heures du matin, les phares de Dakar. Ils sont placés sur deux montagnes qu'on appelle les Deux-Mamelles à cause de leur forme caractéristique.

Encore quelques heures et nous pourrons mettre le pied sur la terre d'Afrique. Les officiers

de l'infanterie et de l'artillerie de marine qui vont nous quitter commencent à faire leurs préparatifs pour le débarquement. Déjà on échange des adieux. Depuis Bordeaux j'avais fait connaissance avec le commandant X... qui avait antérieurement fait un séjour de deux ans au Sénégal, où son nom était inscrit dans les fastes militaires de la colonie, et j'avais eu grand plaisir à causer avec lui de l'avenir de cette possession française.

C'était le moment où la question coloniale était à l'ordre du jour en France, à cause des expéditions du Tonkin et de Madagascar. Le commandant ne se gênait pas pour donner libre cours à sa colère, en présence des insanités sans nombre qui étaient débitées journellement à la tribune et dans la presse sur ce sujet.

Il ne comprenait pas qu'il pût se trouver des Français assez dépourvus de bon sens et, faut-il le dire, de patriotisme, pour demander que la France abandonnât toute idée d'expansion au dehors sous le prétexte que les Français ne savent pas coloniser. Et je ne pouvais m'empêcher de partager son avis, quand il protestait contre cette malheureuse tendance qu'ont nos compatriotes à médire d'eux-mêmes plus que n'osent certainement le faire les étrangers. Il semblerait que depuis cette fatale guerre de 1870-1871, dont les désastres sont les conséquences des fautes de

l'Empire, tout espoir de relèvement futur soit à jamais perdu.

Que de pessimistes, arrangeant l'histoire à leur façon, soit par ignorance, soit en haine du gouvernement actuel de la France, vont répétant partout que les Français ne sont pas colonisateurs, comme si l'histoire n'était pas là, au contraire, pour protester à chaque page contre une pareille affirmation.

N'étaient-ce donc pas des Français, ces hardis marins dieppois qui, dès le XIVe siècle, avaient déjà établi des comptoirs sur les côtes de Guinée, et ces Normands et ces Malouins qui, au commencement du XVIe siècle, avaient déjà remonté le Saint-Laurent et pénétré dans le Canada ? Est-ce qu'aujourd'hui encore les preuves de cette aptitude colonisatrice que des Français dénient à leurs compatriotes ne se retrouvent pas dans ce Canada, où les statistiques montrent l'influence toujours si considérable de l'élément français ?

La vérité est que ce sont les fautes de nos gouvernants qui nous ont fait perdre la plupart des colonies que nous avions su acquérir. Les Anglais ont toujours su profiter de ces fautes pour nous enlever chaque fois qu'ils l'ont pu une partie de nos possessions. Dupleix, par son génie, avait conquis à la France une partie de l'Inde et montré les moyens à employer pour conquérir le reste de ce vaste empire, Montcalm aurait pu, par

son héroïsme, nous conserver le Canada s'il avait reçu à temps les secours sur lesquels il comptait, mais la honteuse paix de Paris de 1763 abandonna l'une et l'autre de ces colonies à l'Angleterre.

Ce qu'on peut nous reprocher avec plus de raison, c'est le manque de suite dans les idées au point de vue de la colonisation et surtout l'absence de cette tenacité indispensable pour ne pas se laisser arrêter par les premières difficultés qu'on ne peut manquer de rencontrer au début de l'établissement d'une colonie. Rien ne montre mieux d'ailleurs ce manque de suite dans les idées, au Sénégal même, que la fréquence des changements de gouverneurs. De 1830 à 1884 on n'en compte pas moins de quarante. Dans ce nombre combien peu ont su deviner l'importance croissante que pouvait prendre une pareille colonie? Il en est deux surtout dont le nom restera attaché à l'histoire de la conquête du Sénégal et à l'expansion de la puissance française dans cette partie du continent africain, les généraux Faidherbe et Brière de l'Isle. C'est que tous deux avaient bien compris l'intérêt qu'il y avait pour la France à pénétrer jusqu'au Niger. Ce résultat venait enfin d'être obtenu l'année précédente par la mission du colonel Borgnis-Desbordes qui, le 5 février 1883, avait planté le drapeau français sur ce grand fleuve, à Bamakou, et y avait fait immédiatement élever un fort.

Certes il est déplorable que le séjour de cette colonie soit médiocrement sain; mais le commandant X... nous disait que l'insalubrité du climat n'est pas aussi grande qu'on se plaisait à le dire. Les Européens qui savent s'astreindre à un régime hygiénique raisonnable peuvent s'y habituer dans une certaine mesure.

Enfin à sept heures nous jetons l'ancre dans le port de Dakar. Ce port est le plus grand et le plus beau de toute la côte occidentale de l'Afrique et il est certainement appelé à un très grand avenir. Cette considération seule ne suffirait-elle pas à démontrer l'importance qu'on doit donner en France à la conservation de cette colonie? Le port est bien supérieur à celui de Saint-Louis que la Barre du Sénégal rend inaccessible une partie de l'année.

De notre bateau nous distinguons parfaitement les bâtiments neufs de la ville européenne. Nous nous empressons de nous entendre avec plusieurs de nos amis du bord pour descendre à terre immédiatement, et profiter des quelques heures pendant lesquelles la chaleur est encore supportable.

Nous nous entassons dix dans une des larges barques du port, conduite par des nègres fort vigoureux, et en quelques minutes nous atteignons le rivage auprès de la nouvelle gare du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis. C'est en

quelque sorte un désenchantement d'entendre siffler la locomotive et de voir rouler des wagons sur ce continent noir que nos rêves d'enfance nous avaient représenté comme absolument rebelle à toute civilisation. Mais aussi quelle plus belle preuve des progrès accomplis dans ces dernières années sans parler de l'avenir !

Nous commençons notre promenade par la place du marché qui se tient à l'abri d'énormes baobabs et nous sommes déjà loin des chemins de fer. C'est là que sont installés les vendeurs de viande, de légumes et de fruits, mais les odeurs qu'on y respire sont des moins agréables, aussi circulons-nous rapidement. Nègres et négresses nous regardent passer d'un air narquois : on dirait que les rôles sont renversés et que c'est nous qui sommes les sauvages. Des négrillons dans le costume le plus primitif nous suivent en nous criant aux oreilles : « Mossié, camarade, dix sous ». Un petit sou ne suffit pas à ces moricauds comme à nos mendiants. Il est vrai que ce n'est pas précisément l'aumône qu'ils demandent, car ils nous offrent en échange des coquillages, des dards de porc-épic, des calebasses.

Nous en choisissons un à la mine fort éveillée pour nous servir de cicerone et nous conduire chez le roi. On ne débarque pas en effet à Dakar sans aller dire un petit bonjour au roi ; c'est presque une visite obligatoire pour les voyageurs.

Chemin faisant, nous traversons l'église : c'est dimanche et c'est l'heure de la messe. Au moment où nous entrons, il y a un curé nègre en chaire et il prêche en français. Il paraît d'abord un peu troublé en nous voyant, mais il continue gravement son sermon que nous écoutons d'ailleurs fort respectueusement, jusqu'au moment où nous en avons assez. Les assistants sont pour la plupart des négresses en costumes des plus bariolés, des sœurs de charité et quelques soldats d'infanterie de marine, braves enfants de la Bretagne sans doute. En quittant l'église, nous nous rendons chez le roi. Sa case est située au milieu du village nègre qui se compose de nombreuses huttes en bambou et en terre, toutes construites à peu près sur le même modèle. Elles sont rondes et une seule ouverture sert à la fois de porte et de fenêtre.

Sa Majesté le roi n'est pas un personnage bien intéressant. C'est un petit vieux, rabougri, fort laid, l'air tout à fait gâteux. Il se laisse taper sur le ventre sans que sa dignité en paraisse le moins du monde offensée. Le gouvernement français lui sert, parait-il, une pension de quarante francs par mois. Il faut avouer que ce n'est pas cher. Il est vrai de dire que ce bon roi de Dakar prélève un tribut sur ses visiteurs, seulement ils sont peut-être un peu rares. Nous donnons chacun deux francs, c'est comme à la

fête de Neuilly. Touché sans doute par notre générosité, le roi fait venir ses femmes. Il y en a trois dont une qui n'est vraiment pas trop mal. Aussi des indiscrets de notre bande, se croyant sans doute toujours à la fête de Neuilly ou à la foire aux pains d'épices, veulent-ils se permettre de palper cette chair d'ébène. Mais Madame la Reine, ou plutôt Madame un tiers de reine, repousse énergiquement les caresses de ses admirateurs blancs. Nous ne pouvons distinguer si elle rougit ou non. Son royal époux et maître ne proteste d'ailleurs pas plus contre les familiarités qu'on se permet avec son épouse que contre celles qu'on avait prises avec son ventre.

L'entrevue ayant assez duré, nous tirons notre révérence au roi et à ses femmes et nous allons visiter le Jardin Botanique. Bien que de création récente, ce jardin est fort beau déjà ; la plupart des plantes qu'il renferme nous sont inconnues. Les promeneurs y sont d'ailleurs fort rares : nous n'y rencontrons que d'énormes lézards qui se sauvent en entendant du bruit.

La chaleur avait fort augmenté et commençait à devenir pénible, aussi prenons-nous le parti de regagner notre bateau, après avoir acheté quelques photographies, assez mal faites d'ailleurs.

Quand nous rentrons à bord, on commence à peine à faire la provision de charbon, nous ne

nous remettrons en route que dans la soirée. Après déjeuner, nous passons une partie de la journée à faire plonger les nègres, ce qui n'est pas un mince divertissement.

Moyennant de petites pièces blanches, car ces messieurs ne se dérangent pas pour du billon, on les fait se jeter à l'eau tous à la fois comme une bande de grenouilles. Au bout d'un instant on les voit reparaitre et le plus adroit montre la pièce entre ses dents, leur costume des plus rudimentaires ne leur permettant pas d'avoir de porte-monnaie, c'est leur bouche qui leur sert de poche. Moyennant une pièce de vingt sous ils se livrent à de véritables régates. Le plus amusant d'eux tous est un grand diable à l'air farceur qui nous rappelle les nègres burlesques des Folies-Bergères. A un moment donné, il réussit à déjouer la surveillance des matelots de service et à grimper comme un singe jusque sur le pont. Pour cinq francs que lui a offerts un voyageur généreux, il plonge de toute la hauteur du bateau, passe par-dessous et va reparaitre de l'autre côté. Or le *Sénégal* cale au moins 7 mètres et il a plus de douze mètres de largeur ; nous avons compté que le plongeur était resté près de deux minutes sous l'eau. Vers cinq heures et demie nous levons l'ancre. Malgré toutes les précautions que nous avions prises, nous emportons un coup de soleil de

Dakar et la plupart d'entre nous ont ce soir-là une forte migraine. D'ailleurs pendant toute la soirée la chaleur est aussi accablante que dans la journée, et, à sept heures, alors que la nuit est venue, le thermomètre marque 34°.

Les deux journées suivantes se passent sans le moindre incident. Nous ne rencontrons qu'un voilier anglais : on le signale pendant le déjeuner et aussitôt tout le monde quitte la table pour le contempler avec des lorgnettes. A défaut de spectacle plus intéressant, on se contente de celui-là. En revanche nous voyons des quantités de poissons-volants. On en recueille même un qui est venu se jeter dans la coupée ouverte près de l'office. On se le passe de main en main sans lui trouver d'ailleurs rien de bien extraordinaire. Ces poissons ne s'élèvent guère qu'à un mètre ou deux au-dessus de l'eau, leur vol ou plutôt leur course ne dure que quelques secondes et ils replongent tout d'un coup. On les voit parfois par bandes, mais le plus souvent ils ne vont que par deux ou trois.

C'est le trois juillet à onze heures du matin que nous passons la ligne. Rien d'ailleurs ne signale cet événement, si ce n'est quelques farces de passagers facétieux montrant aux naïfs un fil tendu à l'extrémité de leurs lunettes d'approche. Il y a longtemps déjà que l'antique usage du baptême de la ligne n'existe plus à bord des steamers. Ce

n'était d'ailleurs qu'un prétexte à boire pour les matelots. Maintenant les passagers se contentent de vider quelques bouteilles de champagne.

Il est vrai du reste que nous recevons ce baptême sous une autre forme qui n'en est pas plus agréable pour cela. Toute la journée il pleut à torrents. Il paraît que, dans toute la région avoisinant l'équateur, les orages accompagnés de pluies diluviennes sont presque permanents, aussi appelle-t-on cette région le Pot-au-Noir. Autant que nous avons pu en juger par nous-même, ce nom est absolument justifié.

Le 4 juillet nous ne sommes plus qu'à trois cent milles de Pernambouc qui est notre première escale. Nous allons enfin toucher la terre d'Amérique. En effet, le lendemain matin, en arrivant sur le pont, nous apercevons, peu nettement il est vrai, une ligne de nuages gris à l'horizon : c'est la terre. Peu à peu nous parvenons à distinguer la silhouette d'arbres très élancés, avec une sorte de panache au sommet : ce sont des cocotiers. Et enfin, vers une heure de l'après-midi, l'ancre est jetée en vue de Pernambouc.

Nous étions bien décidés à descendre à terre pour visiter cette ville, la première ville américaine que nous voyions, mais quand nous eûmes assisté aux exercices acrobatiques auxquels il fallait se livrer pour cela, nous y renonçâmes.

On ne peut imaginer rien de plus drôle que ce débarquement. Nous avions à bord le consul d'une puissance européenne à Pernambouc, gros homme peu dégourdi qui rappelait le général Dourakine des contes de notre enfance, aussi l'avions-nous affublé de ce nom pendant la traversée. Depuis Bordeaux, il s'était fait tourner légèrement en dérision à bord, parce qu'il passait la plus grande partie de son temps à flirter avec deux passagères de mœurs très équivoques. Tous les passagers purent se tordre de rire à ses dépens, quand on le vit suspendu au bout de l'échelle de corde entre le ciel et l'eau et cueilli, littéralement cueilli par les nègres du canot qui devait le conduire à terre.

La mer n'était pas cependant très agitée, et nous nous demandons ce que doit être ce débarquement quand elle est tout à fait mauvaise.

Les canots du port sont continuellement soulevés par d'énormes vagues le long du paquebot et risquent à chaque instant de se briser comme des coquilles de noix. Il faut que le malheureux passager, obligé de débarquer, se cramponne à la force des poignets à l'échelle de corde (car l'échelle ordinaire ne peut servir), jusqu'à ce que les bateliers, profitant d'un instant favorable, le reçoivent dans leurs bras, comme nous l'avons vu faire pour notre consul. Pendant ce temps on voit autour du bateau des

requins qui seraient charmés que le passager manquât son coup; ils ne le manqueraient pas.

Quand il y a des femmes à débarquer, il faut les attacher solidement sur une sorte de fauteuil en fer, et les descendre au moyen d'un palan comme des colis.

On nous a raconté que dans un port du Pérou, à Mollendo, c'est encore pis que cela. On débarque au moyen d'un trapèze volant. Il faut prendre son élan et aller retomber à terre. Ce doit être bien amusant.

Au reste, nous devions être vite consolés de n'avoir pas persisté à descendre dans de pareilles conditions, car trois passagers qui s'y étaient hasardés, rentrèrent bientôt à bord tout penauds, à la suite d'un incident fort curieux. Arrivés sur la plage, ils y avaient trouvé des douaniers brésiliens qui avaient voulu les fouiller. Un d'eux protesta alors très énergiquement, alléguant qu'il était lieutenant de la marine brésilienne et qu'il refusait de se soumettre à une mesure aussi vexatoire. Et comme il s'emportait de plus en plus, le chef de la douane du port était intervenu et l'avait menacé de le faire jeter à la mer par ses hommes, quitte à s'assurer ensuite qu'il était effectivement lieutenant de marine du Brésil et ami de l'empereur don Pedro.

Ce petit trait d'indépendance et de fidélité à la

consigne valait la peine d'être noté. Bref, nos trois passagers avaient été obligés de revenir au vapeur, sans avoir pu voir la ville, si ce n'est de loin, comme nous.

Pernambouc s'appelle encore Recife, à cause de l'énorme récif qui s'étend parallèlement à la côte sur près de quarante à cinquante lieues et dans lequel il existe une sorte de brèche presque en face du port de Pernambouc. Entre le continent et ce mur d'écueils, l'eau est calme ; mais de l'autre coté, la mer s'y brise et s'élève en immenses colonnes d'écume blanche.

Nous nous remettons en route à cinq heures du soir. A six heures et demie il fait nuit, et nous voyons pour la première fois la fameuse constellation de la Croix du Sud. Elle est composée de quatre étoiles disposées en forme de croix, étoiles très brillantes, mais nous avons, dans notre hémisphère boréal, beaucoup de constellations plus belles. On ne remarque sans doute la Croix du Sud que parce qu'elle indique la direction du sud, comme l'étoile polaire indique le nord dans nos contrées.

Toute la journée du lendemain il fait un temps splendide ; nous longeons de près la côte du Brésil et le surlendemain à six heures nous sommes dans le port de Bahia. Mme Agassiz, dans le livre où elle raconte son voyage au Brésil en compagnie de son mari, prétend que quand on

arrive pour la première fois dans l'Amérique du Sud, c'est à Bahia qu'il faudrait pouvoir prendre terre. Évidemment pour le voyageur venant d'Europe, cette ville offre à première vue, un caractère tellement exotique, tellement nouveau qu'on ne peut manquer d'en être frappé ; mais cette remarque pourrait s'appliquer à beaucoup d'autres villes et l'impression ne serait pas moins forte à Rio-Janeiro qu'à Bahia.

A Bahia, l'opération du débarquement est plus facile qu'à Pernambouc ; dès que les formalités de la douane et de la Santé furent remplies, nous nous rendîmes à terre en nombreuse et joyeuse compagnie. Bahia se composé de deux villes : la ville basse où sont tous les magasins, les entrepôts, les maisons de commerce, et la ville haute où se trouvent les maisons de plaisance et les principaux monuments. Ce quartier est situé sur un rocher et les visiteurs n'y accèdent que par une route en lacet des plus pénibles à gravir. Mais on a construit pour le service des piétons un ascenseur gigantesque, où prennent place jusqu'à vingt personnes à la fois : c'est un travail qui fait grand honneur au constructeur.

De cet ascenseur, on débouche sur une place très vaste formant terrasse et d'où l'on jouit d'une vue des plus étendues sur toute la baie de Bahia. Autant la ville basse que nous venons de traverser est animée, autant la ville haute

parait morne et déserte. Mais en revanche quelles charmantes maisons de plaisance ! De tous cotés ce ne sont que parcs et jardins magnifiques où nous pouvons admirer pour la première fois dans toute sa splendeur cette végétation tant vantée des tropiques.

Nous déjeunons à l'hôtel des Étrangers sous une véranda entourée de bananiers, d'orangers, de lataniers et d'une foule d'arbustes aux fleurs les plus variées. Des oiseaux-mouches, qu'on appelle ici des *picaflores*, voltigent autour de toutes ces fleurs.

Nous allons ensuite visiter le phare qui se trouve à l'extrémité du cap San Antonio. On y descend de l'extrémité de la ville haute par un petit chemin de fer funiculaire, où l'on éprouve les mêmes sensations que dans les montagnes russes.

On nous avait beaucoup vanté à l'avance la beauté des négresses de Bahia : on ne nous avait pas trompés. Combien de gens en France font de nègre un synonyme de laideur ! Je les engage à aller voir les Bahianas pour se détromper. Il y a là en effet de superbes types de femmes. Sans doute le nez est un peu épaté, la chevelure un peu crépue, la poitrine un peu exubérante, mais cela n'empêche pas que l'ensemble soit un parfait modèle de sculpture.

Avec cela une démarche des plus fières, les reins bien cambrés et des petits coups de hanche

qui ne manquent pas de piquant. Elles ont l'habitude de porter tout sur leur tête, paniers de fruits ou de légumes ; on en voit avec leur parapluie ou même une simple orange. C'est du reste ce qui les fait se tenir si droites.

Avant de reprendre la route du bord, nous parcourons le marché qui est situé sur le port. C'est un tohu-bohu sans nom ; on y respire des odeurs si épouvantables que nous nous empressons d'en sortir.

Bahia est la seconde ville du Brésil par le nombre de ses habitants et aussi par l'importance de son commerce. Depuis quelques années il s'y est établi de grandes usines pour la préparation du tabac et la fabrication des cigares ; les cigares de Bahia sont déjà renommés sans pouvoir cependant se comparer à ceux de la Havane. On en trouve dans toute l'Amérique du Sud, car Bahia en exporte pour près de vingt millions de francs ; c'est surtout en Allemagne, à Brême et à Hambourg que va la plus grande partie de ces cigares.

Dans ces dernières années, le gouvernement français s'est mis aussi à acheter du tabac à Bahia en assez grande quantité.

Pendant que les discussions étaient très animées à bord à la suite de cette petite excursion à terre, j'avais une conversation des plus intéressantes sur le Brésil avec les jeunes gens de ce pays qui font leurs études à Paris et dont j'ai

déjà parlé. Ils appartiennent à des familles influentes de la province de Rio Grande do Sul, une des plus importantes et des plus riches de tout le Brésil, on voit qu'ils ont déjà puisé dans leur séjour en Europe des idées très libérales qu'ils chercheront à faire prévaloir plus tard quand ils seront définitivement réinstallés dans leur pays et qu'ils y occuperont des situations politiques. Ils rendent d'ailleurs pleinement hommage au souverain actuel du Brésil, l'empereur don Pedro II, dont le libéralisme est bien connu en Europe même.

Il n'en est pas moins vrai que pour des causes multiples qu'il serait trop long de développer ici, cet Empire, l'un des plus vastes du monde, n'a pas prospéré comme on était en droit de le supposer faire sous le règne déjà long de don Pedro II. Alors que les diverses républiques de l'Amérique du Sud, et surtout la Confédération Argentine et le Chili ont vu, malgré les révolutions qui les ont agités, leur population croître depuis quelques années, dans des proportions étonnantes, c'est à peine si l'empire du Brésil a doublé la sienne de 1840 à 1870. Sur une superficie de plus de 8 millions de kilomètres carrés, c'est-à-dire quinze fois plus grande que celle de la France il n'y a pas seulement douze millions d'habitants, c'est-à-dire pas même deux habitants par kilomètre carré.

Une des raisons que je crois cependant nécessaire de citer ici, parce qu'elle est exposée tout au long dans un livre publié par M. Ch. d'Expilly en 1885 et intitulé : *La Traite, l'Emigration et la Colonisation au Brésil*, est la suivante : Empruntant les paroles prononcées par Lord Palmerston dans une séance du Parlement anglais en 1857 (3 juin), M. Ch. d'Expilly explique les répugnances manifestes qu'ont les nations européennes à diriger leur émigration vers le Brésil, par la mauvaise foi qu'apportent les Brésiliens dans l'exécution des contrats destinés à servir de garantie aux colons, par l'ignorance et l'incurie des agents qui devraient assurer un bien-être suffisant aux travailleurs et aussi le peu de sécurité qu'offrent certaines régions.

Le 10 juillet de bonne heure nous passons en vue du cap Frio. Quelques heures après, un de nos amis s'évertue à nous faire voir dans une rangée de montagnes que nous avons juste en face de nous, le profil de Louis XVI. Pour lui faire plaisir nous lui disons que la ressemblance est frappante, que c'est très curieux, etc., etc. ; mais, entre nous, cela ressemble à tous les profils que l'on veut. C'est un peu comme ceux que perçoit l'imagination dans la forme des nuages.

Mais bientôt nous découvrons parfaitement le fameux Pain de sucre, le *Pao de Azucar*. Il

faut avouer qu'à ce moment la vue que nous avons est véritablement splendide. Bien que le temps soit légèrement brumeux, nous distinguons sur les pentes abruptes des montagnes une végétation puissante et merveilleuse. Çà et là, au milieu de la verdure, on voit poindre les taches blanches des murs de villas pittoresques dont le séjour doit être enchanteur.

Notre bateau, après avoir passé entre plusieurs petites îles, parées seulement de quelques cocotiers, s'engage dans une passe fort étroite dominée à droite et à gauche par les forts Santa-Cruz et San Jao, garnis d'énormes canons. On hisse des pavillons. C'est le commandant du fort Santa-Cruz, le même qui s'amuse quelquefois à tirer à boulets pleins sur les navires de commerce qui ne répondent pas assez vite à ses signaux. Politesse de Brésilien. Quelques mois plus tard il devait faire cette belle surprise à un bateau de la ligne de Bordeaux à La Plata qui fut contraint de s'éloigner rapidement.

A partir de ce moment, nous sommes dans la baie de Rio-Janeiro qui passe pour l'une des plus belles du monde entier, sinon la plus belle de toutes, de l'avis des voyageurs qui ont fait leur tour du monde complet.

Pendant que nous avançons lentement au milieu d'une foule de navires de toutes les nations, nous ne nous lassons pas d'admirer le fantastique

panorama qui se déroule sous nos yeux et qui laisse bien loin derrière lui celui de Lisbonne.

A gauche, toute la ville de Rio-Janeiro, bâtie en étages capricieux, avec les pics de la *Tijuca* et du *Corcovado* comme arrière-plan. A droite, dans le lointain, la petite ville de Nichteroy, baignée par les eaux de la baie, et derrière, la chaîne des Orgaos imitant des orgues gigantesques.

Enfin nous jetons l'ancre près de l'île *das Enchadas* où la Compagnie des Messageries maritimes possède un dépôt de charbon. Aussitôt arrivent à bord les canots de la Santé et de la douane pour accomplir les formalités d'usage. Ce n'est qu'après leur visite que les parents et amis des Brésiliens que nous avons à bord sont admis à mettre le pied sur le pont. Rien de plus comique que leur façon de s'embrasser. Ils se jettent dans les bras l'un de l'autre comme pour lutter, et, en se frottant réciproquement les joues l'une contre l'autre à la façon des curés, ils se donnent de petits coups de poing dans le dos. C'est un spectacle à se tordre.

La première nouvelle que nous apprenons est une chose lamentable : c'est que le choléra est en France, principalement à Marseille et à Toulon. On nous dit qu'il fait déjà de nombreuses victimes dans ces deux villes. Un sentiment de tristesse nous envahit à cette nouvelle, en son-

geant à tous ceux qui nous sont chers et qui peuvent être menacés par ce terrible fléau. C'est quelques jours après notre départ de Bordeaux qu'il a fait son apparition, et cela, heureusement pour nous, car autrement on nous eût mis en quarantaine à notre arrivée à Rio-Janiero et nous n'aurions pu visiter cette ville.

Notre patente étant nette, nous sommes autorisés à débarquer. C'est ce que nous nous empressons de faire, car nous ne devons repartir de Rio que le lendemain soir. Un Brésilien qui habite Bordeaux et avec qui je me suis lié pendant la traversée m'offre très gracieusement de me piloter pendant ces deux journées. Nous commençons par faire un excellent déjeuner au meilleur restaurant de Rio où mon ami est connu depuis longtemps. Il me fait goûter un certain poisson qui s'appelle *Badejete* en portugais et qui est vraiment exquis, et un fruit, totalement inconnu en Europe, le *Maracouja*, qui ne mérite pas moins d'éloges.

Nous faisons ensuite une promenade dans la ville, réservant pour le lendemain matin une excursion à la Tijuca qui m'a été fort recommandée pendant le voyage.

La rue la plus fréquentée de Rio est la *rua Ouvidor*. C'est là que se trouvent les plus beaux magasins dont beaucoup portent des enseignes parisiennes : *au nouvel Opéra*, *à la Madeleine*, par

exemple. Ces magasins appartiennent à des Français, ce qu'on reconnaît au goût qui préside à leur étalage. Ce sont surtout des boutiques de modistes, de tailleurs. Il y a une circulation énorme dans cette rue qui est fort étroite et dépourvue de trottoirs. Tous les flâneurs semblent s'y donner rendez-vous, surtout dans la soirée et on y est bousculé à chaque instant. D'ailleurs, par prudence, à partir de six heures du soir, les voitures n'ont plus le droit d'y passer.

Une des choses qui frappent le plus le voyageur fraîchement débarqué à Rio, c'est la quantité de tramways qu'on y voit. Sous ce rapport on peut dire que cette ville est absolument privilégiée. On les désigne sous le nom de *bonds*, je ne sais pourquoi. Ils sont attelés de mules comme ceux de Lisbonne et ils sont ouverts des deux côtés, les banquettes étant disposées dans le sens de la largeur, comme dans un wagon de chemin de fer.

On peut donc s'y installer facilement sans écraser les pieds des voyageurs et, dans ce pays, ils en ont, surtout les nègres.

C'est un avantage sur nos tramways de Paris. Ces bonds commencent leur service de très bonne heure le matin, vers cinq heures, et sur certaines lignes, ils marchent jusqu'à deux heures du matin, grande commodité pour les négociants et les hommes d'affaires dont la plupart demeurent dans les faubourgs qui s'étendent très loin dans

la campagne. A Rio, tout le monde va en tramways et le Brésilien le plus riche y coudoie le nègre le plus misérable.

Nous prenons le bond qui conduit au Jardin Botanique en passant par Botafogo; mais en route nous descendons pour parcourir le *Passeio Publico* ou jardin public. C'est un véritable parc entouré d'une grille. Il est peu étendu, mais il renferme les plus belles espèces d'arbres des tropiques, avec des pièces d'eau, des ponts rustiques, un restaurant et un kiosque où l'on fait de la musique le soir. L'un des côtés de ce jardin est bordé par la mer qu'on domine d'une magnifique terrasse en marbre blanc ; de là on aperçoit très bien l'entrée de la baie de Rio et les navires qui arrivent ou qui partent.

Tout près se trouve un établissement de bains de mer d'une propreté douteuse ; les vrais bains de mer de Rio sont plus loin sur une plage très belle.

Pour aller cette fois jusqu'au jardin botanique nous reprenons le tramway. La route qu'il suit est bordée d'une foule de villas de constructions fort variées.

Le faubourg de Botafogo, que l'on traverse ainsi d'une extrémité à l'autre, est l'un des plus riches et des plus peuplés de Rio. Tout le long de l'avenue sont plantés des palmiers de petite taille et dont le tronc est beaucoup plus gros que

la partie supérieure, ce qui les fait ressembler à de gigantesques bouteilles. Mais que sont ces palmiers à côté de ceux qui font le plus bel ornement du jardin botanique. Ces derniers, dont la tige élancée atteint plus de trente mètres de hauteur, sont d'une régularité si parfaite qu'avec leur écorce d'un gris blanchâtre on les prendrait pour des colonnes de marbre. Au sommet, un panache composé de quelques feuilles seulement forme une sorte de voûte naturelle au-dessus de l'allée. Il y a deux allées semblables qui se coupent à angle droit et dont chacune a peut-être plus d'un kilomètre de longueur. C'est une véritable merveille. Là ne se bornent pas les curiosités de ce jardin unique au monde. Toute une partie est plantée de bananiers dont la moindre feuille pourrait envelopper un enfant. D'un autre côté, c'est un bois entier de bambous de dix à quinze mètres de haut. Leurs tiges élancées, en s'entrechoquant au moindre souffle de vent, forment un concert qui n'est pas commun, tant s'en faut.

Les Brésiliens sont sans doute peu sensibles aux enchantements de ce jardin merveilleux, ou bien ils sont blasés sur les charmes d'une végétation si surprenante pour nous autres Européens ; toujours est-il que nous ne rencontrons pas un seul promeneur. Quelle différence avec notre Jardin d'acclimatation du Bois de Boulogne, toujours si fréquenté et si animé !

Nous rentrons à Rio à l'heure du dîner. Dans la soirée, nous allons passer d'abord quelques instants au théâtre Santa-Anna où une troupe d'acrobates anglais obtient un grand succès. Nous allons ensuite à l'Alcazar. On y joue une opérette intitulée *O Mea azul* et qui n'est autre que notre opéra bouffe *François les Bas Bleus*, accommodé à la sauce portugaise. Le théâtre est installé dans le genre de nos Folies-Bergère à Paris. Une salle, où peuvent prendre place les gens venus pour voir le spectacle, et où le public est des plus mêlés. Derrière la salle, un jardin promenoir à ciel ouvert avec de petits bosquets où se réunit la gent gommeuse de Rio. On y rencontre des toilettes tapageuses, toujours comme aux Folies-Bergère. Décidément les lieux de plaisirs se ressemblent sous toutes les latitudes.

Notre ami rencontre là plusieurs de ses connaissances de Rio qui le félicitent sur son heureux retour dans la capitale du Brésil. Cela nous procure le plaisir d'étudier un peu le Brésilien d'après nature.

Presque tous ceux que nous voyons parlent le français avec assez de facilité. Ils l'ont appris soit en Europe, soit à Rio même où l'on parle beaucoup notre langue, car notre littérature y est très estimée. Ce qui semble dominer dans leur caractère, c'est une grande infatuation mêlée de naïveté. Il est vrai que sous ce rapport,

nous en verrons bien d'autres chez les Hispano-Américains de l'Uruguay, de la République Argentine et même du Chili. Les uns comme les autres affectent un profond mépris pour la vieille Europe. N'est-ce pas à l'Europe pourtant qu'ils doivent la civilisation qu'ils possèdent? Mais l'Européen, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle il appartienne, quand il parcourt ces contrées de l'Amérique du Sud, doit s'habituer à se laisser dire bien des choses blessantes pour son amour-propre. Loin de chercher à se servir des arguments trop faciles à trouver, il lui faut rendre dédain pour dédain, c'est moins dangereux, surtout dans des pays où l'emploi du couteau est encore trop souvent l'argument favori.

Le lendemain matin, de très bonne heure, nous nous mettons en route pour l'excursion projetée à la *Tijuca*. Nous prenons d'abord un *bond* qui nous conduit de l'extrémité de la Rua Ouvidor jusqu'à une assez grande distance dans la campagne, à un endroit d'où part toutes les deux heures un omnibus à quatre mules allant jusqu'au col de la Tijuca. Mais comme la chaleur n'est pas excessive, nous n'attendons pas cet omnibus, pour ne pas perdre de temps, et nous poursuivons le chemin à pied. La route est d'ailleurs très belle et on y trouve plus de plaisir qu'en voiture, car on peut prendre de petits sentiers allant d'un lacet de la route à l'autre et admirer

ainsi de plus près cette végétation sans pareille.

Quelle nature splendide en vérité ! On risque peut-être aussi de faire la rencontre de quelque serpent, rencontre toujours désagréable, surtout quand on sait que presque toutes les espèces du Brésil sont fort dangereuses.

Notre compagnon de route nous affirme cependant qu'il n'y en a pas beaucoup dans la région que nous parcourons.

Après une heure et demie de marche, nous parvenons à un petit village situé au sommet du col. Il ne se compose que de quelques maisons, mais toutes fort gracieuses. L'hôtel où nous entrons pour nous rafraîchir et nous reposer un peu est très confortable.

Nous poursuivons ensuite notre promenade jusqu'à une petite cascade, un bijou, dans le site le plus ravissant qu'on puisse imaginer. Cette partie de notre excursion nous offre un charme continuel. Il faudrait malheureusement disposer de plusieurs jours pour passer en revue toutes les beautés qu'on nous désigne et qui font de ce coin de terre un des plus beaux et des plus curieux qu'il soit possible de visiter. Nous sommes au regret de ne pouvoir aller au moins jusqu'à l'endroit appelé la Vue des Chinois, ainsi désigné, parait-il, parce que la route qui y conduit a été faite par des coolies chinois.

Mais le panorama que nous avons sous les

yeux, en descendant du col de la Tijuca, pour regagner Rio, est encore peut-être ce qu'on peut voir de plus beau. Ce panorama que nous avons déjà admiré d'en bas, du pont du *Sénégal*, au moment de notre entrée dans la baie, c'est maintenant d'une position tout à fait dominante que nous pouvons le contempler. Nous le voyons ainsi sous deux faces différentes. C'est pour ainsi dire sous nos pieds que se déroule à présent cette baie incomparable, couverte de navires, avec ces îlots verdoyants, la ville baignée dans un nuage de vapeur dorée, avec le miroitement de ses toits sous le soleil brûlant, puis les sommets aux formes fantasques du Corcovado, du Pain de Sucre, et, à l'extrême horizon, la mer immense qui nous sépare de notre pays. C'est en un mot un de ces spectacles que ne peuvent jamais oublier ceux à qui il a été donné d'en jouir une fois.

Cette promenade, sous un soleil auquel nous ne sommes pas encore habitués, nous a un peu fatigués ; aussi à notre rentrée a Rio, nous contentons-nous d'aller visiter, en compagnie de notre ami, un des plus grands magasins de café de tout le Brésil.

Parmi les richesses matérielles que possède ce pays, privilégié à tant d'égards, c'est sans contredit le café qui tient la première place. Il y a été importé dans le courant du siècle dernier, et,

depuis une cinquantaine d'années, sa culture y a fait des progrès immenses. Le Brésil fournit à l'heure actuelle à lui seul plus de la moitié du café consommé dans le monde entier. La plupart des cafés vendus en Europe sous les noms divers de Moka, de Martinique, ou même de Java proviennent du Brésil.

L'exportation de ce produit qui, au commencement de ce siècle était pour ainsi dire nulle, atteint aujourd'hui un chiffre de 350 millions de francs et augmente d'année en année. Les Etats-Unis à eux seuls absorbent près de la moitié de cette production.

Dans le magasin que j'ai visité, les grains de café sont triés, non seulement suivant la grosseur, mais encore suivant la couleur. Ils sont ensuite mis en sac et expédiés en Europe et aux États-Unis. En France, les principaux ports d'importation sont Le Havre, Bordeaux et Marseille.

Après cette visite, nous rentrons à bord du *Sénégal* où, après l'avoir remercié chaleureusement, je fais mes adieux à mon ami le Brésilien que je ne reverrai peut-être jamais.

Deux heures après, le *Sénégal* se met en route pour Montevideo. Un incident assez comique se produit alors. Trois ou quatre passagers, des émigrants de l'entre-pont qui se sont attardés à terre, voyant le *Sénégal* en marche, font des signaux désespérés du canot

qui les ramène. On en réfère au commandant ; mais celui-ci, dont la complaisance est sans doute la moindre qualité, ordonne au pilote de continuer la route. Fort heureusement pour les malheureux retardataires, il faut ralentir la marche au moment de sortir de la baie, et, comme ils ont pu réussir à se faire remorquer par un canot à vapeur, ils arrivent encore à temps pour être embarqués. Autrement ils auraient été contraints d'attendre quinze jours à Rio le vapeur suivant.

A peine sortis de la baie de Rio-Janeiro, nous trouvons une mer houleuse et notre bateau se met à danser furieusement, comme il ne l'avait pas encore fait. Cela tient en partie à ce qu'il se trouve allégé de toutes les marchandises déchargées à Rio.

Nous ne sommes plus qu'un très petit nombre de passagers à bord, mais ce ne sont pas les moins gais. La plupart sont des Français, qui retournent à Montevideo ou à Buenos-Ayres et il ne leur reste plus que quelques jours d'épreuve à supporter pour être rentrés chez eux. Aussi malgré le roulis la soirée se passe-t-elle fort gaiement. Il semble que chacun respire plus à l'aise depuis qu'on est débarrassé de la présence des Portugais.

Jusqu'après dix heures du soir, nous apercevons à l'arrière les feux du phare électrique qui signale l'entrée du port de Rio, et, pourtant à ce

moment nous en sommes à plus de quarante milles. La nuit est assez fraîche, nous commençons à sentir que nous nous éloignons de l'équateur, et que c'est actuellement l'hiver qui règne dans l'hémisphère austral. Il faut endosser le pardessus.

C'est le 12 juillet que nous avons quitté Rio-Janeiro. Si nous n'avons pas trop mauvais temps, ce qui n'est pas certain, car dans ces parages on est exposé au *pampero*, vent qui vient des pampas et avec lequel nous ferons ample connaissance plus tard, nous pourrons arriver à Montevideo le 16 juillet, peut-être même le 15. Reste pourtant à savoir si nous ne serons pas mis en quarantaine, car il faut s'attendre à tout avec les autorités de ces pays d'outre-mer. Nous espérions qu'à l'occasion du 14 juillet, jour de la fête nationale, il y aurait quelque réjouissance à bord. Mais bien loin de là le commandant ne fait pas même hisser le pavillon national, ce qui provoque un certain mécontentement parmi les passagers français. Enfin le surlendemain 16, le temps nous ayant été favorable, nous apercevons vers deux heures le célèbre Cerro de Montevideo qui a donné son nom à cette ville, s'il est vrai qu'un loustic du temps passé ait pris pour une montagne (Monteveo) ce qui n'est qu'une pauvre petite colline, à peine plus élevée que la Butte-Montmartre.

La couleur de l'eau où nous naviguons devient fort sale, car nous sommes à l'embouchure du Rio de la Plata, le plus grand fleuve de l'Amérique après l'Amazone. Nous voyons des troupes entières de loups marins ou *lobos* qui se livrent à toutes sortes d'excentricités à très courte distance du bateau. Il paraît que ces parages en étaient remplis autrefois, mais on en a détruit des quantités considérables, avec cette imprévoyance qu'on constate partout. Une île située à l'embouchure même du Rio de la Plata porte le nom d'*Isla dos Lobos*.

Une heure plus tard, nous atteignons l'île Florès. On hisse le pavillon jaune à bord et des signaux sont échangés avec un poste d'observation. En un instant le bruit se répand parmi les passagers que nous allons être mis en quarantaine dans cette île aride et desséchée. Aussi rit-on jaune, surtout quand ceux de nos amis qui la connaissent nous dépeignent le peu de confort qui nous attend dans ce lazaret.

Heureusement il n'en est rien. Les officiers de la Santé du port de Montevideo qui viennent à bord se montrent accommodants en face de notre patente nette. Ils se contentent, sans doute pour s'amuser un peu, de passer une sorte de révision de tous les passagers et de tout le personnel du *Sénégal*. Cela nous procure l'occasion de voir une foule de figures que nous n'avions pas

entrevues une seule fois pendant toute la traversée, celles des malheureux chauffeurs. Je dis malheureux, car vraiment on ne peut s'empêcher de frémir en songeant à ce qu'ils doivent souffrir, enfouis dans la cale fumante, devant les foyers ardents des chaudières à vapeur, alors qu'à certains jours, même sur le pont, on a peine à respirer librement.

Après cette inspection en règle, la Santé nous accorde la permission d'entrer dans le port. Le *Sénégal* avance alors avec beaucoup de précautions vers son mouillage, en jetant la sonde à chaque minute, ce qui n'empêche pas qu'à un moment donné, nous sommes ensablés, pas assez cependant pour qu'en faisant machine en arrière, nous ne nous trouvions dégagés. L'ancre est jetée aussitôt. Nous sommes à plus de deux milles du rivage et hors du port de Montevideo, dans la rade seulement. C'est qu'en effet les navires, calant 6 mètres et plus, ne peuvent approcher davantage de la terre, en raison du peu de profondeur du fleuve.

Il est inconcevable que, depuis longtemps déjà, on n'ait pas entrepris les travaux nécessaires pour améliorer ce port qui pourrait peut-être devenir l'un des meilleurs de toute l'Amérique du Sud. Beaucoup de projets ont déjà été à l'étude, mais à l'étude seulement. Il suffirait cependant de faire des dragages pour enlever la

boue et le sable qui encombrent l'entrée actuelle. Montevideo n'est pas seulement visité par tous les navires allant de l'Europe à La Plata, mais tous les steamers faisant le service du Pacifique par le détroit de Magellan y font relâche.

Du point où nous nous trouvons mouillés, on a une fort belle vue de la ville ; elle est bâtie sur un promontoire qui va en s'élevant depuis la rive du fleuve jusqu'à un point culminant, où se trouve la cathédrale dont on aperçoit ainsi les tours de fort loin. La ville a de cette façon trois côtés sur la rivière.

Je me suis décidé à débarquer à Montevideo, d'où il me sera facile plus tard de gagner Buenos-Ayres, puisqu'il existe un service journalier de bateaux entre ces deux capitales. Je pensais qu'il serait possible que les autorités argentines ne fûssent pas aussi coulantes que la Santé de Mòntevideo et qu'il serait désagréable d'avoir esquivé la quarantaine dans ce port pour la subir dans le port voisin. J'ai su plus tard que j'avais été bien inspiré, car les passagers du *Sénégal* pour Buenos-Ayres avaient dû faire trois jours de quarantaine dans des conditions déplorables.

Mon parti une fois pris, je hêle un canot, et, un quart d'heure plus tard, je débarque au quai de la Douane, où tous mes bagages sont inspectés en plein air et sans le moindre respect par les douaniers montévidéens.

C'est alors qu'il me faut commencer à faire usage de la langue espagnole dont j'ai appris les premiers éléments pendant la traversée. Certes à Montevideo même on peut arriver à se faire comprendre en parlant français, car notre langue y est employée presque à l'égal de la langue espagnole ; mais je tiens à me fortifier sans retard dans cette dernière, car lorsque j'aurai à pénétrer dans l'intérieur de la République Argentine, il ne faudra plus songer à me faire toujours entendre avec le français.

Montevideo est, comme on le sait, la capitale de la République de l'Uruguay, le plus petit des États de l'Amérique du Sud. Mais s'il est le plus petit sous le rapport de la superficie territoriale qui ne dépasse guère 200,000 kilomètres carrés, il est l'un des premiers au point de vue des affaires, comme nous le verrons plus tard.

La République de l'Uruguay, qui est connue aussi sous le nom de Banda Orientale, est divisée en treize départements ; celui de Montevideo renferme à lui seul un quart de la population totale. Celle-ci, d'après les derniers recensements, s'élève à 450,000 habitants dont 112,000 pour le département de Montevideo ; la ville elle-même a une population de 92,000 âmes. On estime que, sur l'ensemble de la population de la République, il y a environ 150,000 étrangers, c'est à dire un tiers.

En première ligne viennent les Espagnols au nombre de 40,000, puis les Italiens près de 40,000 également, les Brésiliens 20,000, les Argentins 16,000 et les Français 15,000. Il y a peu d'Allemands jusqu'ici, 2,500 peut-être.

L'immigration européenne a été surtout très forte de 1868 jusqu'à 1873, année où elle a atteint le chiffre de 24,339 immigrants. mais elle a baissé depuis et en 1880 elle est descendue à 9208.

La ville de Montevideo est de fondation relativement récente. C'est en 1724 que le gouverneur espagnol de Buenos-Ayres, le colonel Mauricio de Zabala, ayant chassé les Portugais de la position qu'ils occupaient alors sur la rive gauche de l'embouchure du Rio de la Plata, avisa son gouvernement qu'il y avait grand intérêt pour l'Espagne à conserver cette position, emplacement actuel de Montevideo. Les Portugais avaient commencé à y construire une forteresse, il utilisa leurs travaux.

C'est sur cet avis que le roi d'Espagne Philippe V rendit une ordonnance royale, datée d'Aranjuez le 16 avril 1725, dans laquelle se trouvaient ces mots en réponse à Don Mauricio de Zabala : « Et pour qu'on puisse peupler les deux importants postes de Montevideo et de Maldonado, j'ai donné les ordres nécessaires pour qu'on vous envoie 50 familles, dont 25 du royaume de

Galice et 25 des îles Canaries; voyez de votre côté à attirer le plus de familles que vous pourrez afin de peupler ces deux localités, en leur fournissant les moyens suffisants. »

Sont-ce les familles attirées à Montevideo par le gouverneur de Buenos-Ayres, ou bien les cinquante familles envoyées de la Galice et des îles Canaries, qui se sont assez bien conformées aux instructions du roi d'Espagne, pour avoir fourni, en un siècle et demi, le contingent actuel des fils du pays, ces fiers *hijos del pais* ?

En tout cas, tandis que Maldonado ne faisait que des progrès insignifiants, Montevideo au contraire n'a pas cessé de croître en population et en importance, et grâce à sa situation exceptionnelle, elle éclipsa bientôt *la Colonia* qui avait été le premier établissement des Espagnols dans la Plata, en face de Buenos-Ayres.

Mais que de révolutions successives la nouvelle cité devait avoir à subir dans la suite de son histoire ! Et encore le chapitre de ces révolutions est-il très probablement loin d'être terminé.

Après avoir été disputée entre les Portugais et les Espagnols, la possession de la Province Orientale du Rio de la Plata ou Banda Orientale, fut ensuite également disputée entre l'Angleterre et le Brésil. En 1821, un congrès réuni à Montevideo déclara la Banda Orientale incor-

porée au Royaume-Uni du Portugal, du Brésil et des Algarves. Quand l'indépendance du Brésil fut proclamée en 1824, l'Uruguay resta lié au sort du nouvel empire en prenant alors le nom de Provincia-Cisplatina.

Des Orientaux, c'est ainsi que se désignent eux-mêmes les habitants de Montevideo, qui se trouvaient alors à Buenos-Ayres, organisèrent en avril 1825, au nombre de *trente-trois*, sous le commandement de J-A. Lavalleja, un complot qui réussit. Ils installèrent à Montevideo un gouvernement révolutionnaire qui déclara que la Banda Orientale faisait partie de nouveau des Provinces-Unies du Rio de la Plata.

C'est le premier gouvernement révolutionnaire, ce ne sera pas le dernier : combien d'autres ont déjà suivi celui-là !

Toujours est-il que le Brésil, n'acceptant pas les faits accomplis, ne tarda pas à déclarer la guerre au nouveau gouvernement. Les hostilités s'ouvrirent entre les Brésiliens d'une part, et les Argentins unis aux Orientaux d'autre part. Après deux années de luttes signalées par quelques combats sans importance, un traité fut signé entre le Brésil et la République Argentine le 27 avril 1829, par lequel la Provincia Orientale fut déclarée État neutre et indépendant.

Une assemblée constituante fut nommée à la suite de ce traité et le 18 juillet 1830 la constitu-

tion de la nouvelle République de l'Uruguay fut proclamée.

Mais l'empire du Brésil n'a pas cessé depuis lors de convoiter cette riche proie, et comme nous aurons l'occasion de le montrer plus tard, dans un avenir peut-être très rapproché, une nouvelle guerre deviendra certainement inévitable à ce sujet entre l'empire brésilien et la République Argentine. Ce ne sont certes pas les occasions de conflit qui manquent, car il en existe d'autres encore à la frontière de ces deux États, dans le territoire des Missions, frontière qui n'a pas encore été déterminée exactement depuis la fin de la guerre du Paraguay.

Montevideo est donc en somme une ville toute nouvelle.

En 1830, c'est-à-dire peu après la déclaration d'indépendance, sa population ne s'élevait pas à 10,000 âmes. C'est de cette époque que datent les accroissements si rapides que j'ai signalés plus haut, et cela en dépit des guerres, des sièges et des révolutions.

Néanmoins pendant le plus important de ces sièges, celui auquel la soumit le dictateur de Buenos-Ayres, Rosas, de 1843 à 1852, l'immigration se ralentit et se porta alors davantage vers Buenos-Ayres.

La ville est bâtie en échiquier. Toutes les rues se coupent à angles droits, de sorte que les pâtés

de maisons forment des carrés réguliers qui ont 100 vares de côté, c'est-à-dire environ 86 mètres. Il y en a, paraît-il, 360 semblables. On désigne ces carrés sous le nom de *Cuadras*. Aussi quand on demande son chemin dans la ville on vous répond généralement : « La 2e ou la 3e rue à gauche, et dans cette rue à 5 ou 6 cuadras. » Si on ne s'y reconnait pas bien au premier abord, on a l'avantage par ce système de calculer sans peine la distance qu'on a à parcourir.

La ville se partage en ville ancienne et ville nouvelle. Dans la première qui est entourée de tous côtés par le fleuve et où les rues sont très en pente, parce que le sol s'élève depuis le rivage jusqu'au point culminant, où est la place de la Victoire, les maisons sont généralement à deux ou trois étages. Dans la ville nouvelle, presque toutes n'ont qu'un étage, mais on voit qu'elles sont toutes préparées pour en recevoir un second. Toutes ces maisons sont bien bâties, il y en a même de très élégantes avec leurs portes en fer, de vrais chefs-d'œuvre de serrurerie d'art, et surtout leurs toits plats en terrasse qu'on appelle *azoteas*. Beaucoup possèdent des *miradores*, sortes de belvédères d'où l'on a une vue très étendue sur le Rio de Plata et sur toute la contrée.

Les rues sont larges, bien pavées et toujours très propres. Il y a cinq ou six grandes places

dont deux surtout sont fort belles : Celle de la Constitution où se trouvent la Cathédrale et le Cabildo qui se font face, et celle de l'Indépendance où est le palais du gouvernement. Ces deux places principales sont très rapprochées l'une de l'autre et la rue qui les réunit, *la Calle de Sarandi*, est celle où se voient les plus beaux magasins. C'est aussi la rue la plus fréquentée par les promeneurs.

Des monuments, mieux vaudrait n'en pas parler. En dehors de la Cathédrale, la *Matriz*, comme on l'appelle, bâtie en briques et en plâtre, ornementée de carreaux en faïence vernie, et qui ne pourrait même pas soutenir la comparaison avec les belles églises des villes de second ordre de France ou l'Italie, on peut dire qu'il n'y a rien à citer.

Il faut cependant faire une exception pour le Théâtre Solis dont l'aménagement intérieur, s'il est moins luxueux que celui de nos théâtres parisiens, est, en revanche, bien plus confortable. Un règlement commun d'ailleurs, à ce qu'il m'a semblé, à une grande partie des théâtres de l'Amérique du Sud, exige que les spectateurs appartenant au beau sexe soient séparés de ceux du sexe laid dans les galeries supérieures. Est-ce au point de vue des mœurs ? Je l'ignore, mais en tout cas, cela a l'avantage de fournir un coup d'œil charmant pour les spectateurs placés à

l'orchestre, surtout quand les femmes sont aussi jolies que celles de Montevideo. Il y a encore un attrait de plus au théâtre Solis, c'est que le pourtour de la galerie est à jour ; aussi voit-on pendant les entr'actes plus d'une jumelle chercher à pénétrer indiscrètement jusqu'aux mollets des belles Montévidéennes.

A l'époque de mon premier passage à Montevideo, c'était une troupe française sous la direction de M. Massenet, frère de l'illutre compositeur, qui donnait des représentations au théâtre Solis. Cette troupe jouait les pièces en vogue à Paris à la même époque, entre autres le *Maître de Forges* et l'*Étrangère*. La colonie française était très assidue à ces représentations.

Outre ce théâtre, il en existe deux ou trois autres moins importants. Il y a également un hippodrome pour les courses de taureaux, à une petite distance de la ville. Ces courses sont naturellement très suivies, surtout par la population espagnole, mais elles n'ont lieu que pendant la saison d'été, de sorte que je n'ai pu, à mon grand regret, assister à ce spectacle qui aurait eu pour moi l'attrait de la nouveauté.

Le service des tramways à Montevideo ne le cède en rien à celui de Rio-Janeiro. Il y en a huit lignes qui parcourent la ville dans tous les sens. Plusieurs de ces lignes vont très loin dans la campagne. Ainsi l'une d'elles va jusqu'à la

Union qui est à une lieue de la ville. Une autre ligne fait le service de la Plage de Los Pocitos, très fréquentée pendant la saison des bains. Il faut dire d'ailleurs que cette plage est fort belle et peut rivaliser avec nos plages les plus renommées. Il y a un casino très bien installé à côté de l'établissement de bains. Les habitants de Buenos-Ayres y viennent en foule pendant la saison et c'est là une source de richesses de plus pour la ville de Montevideo.

Une promenade charmante à faire, c'est de prendre le tramway qui conduit au Cerro par le *Paseo del Molino*. On appelle ainsi une longue avenue bordée des deux côtés de magnifiques *quintas* ou maisons de campagne. Tous les riches Montévidéens ont là, loin du bruit des affaires, des résidences charmantes qu'embellissent des jardins où l'on voit la plupart des arbres et des fleurs de nos pays. Ce qui y domine cependant ce sont les eucalyptus dont le feuillage a l'avantage de rester verdoyant, même pendant l'hiver. Il paraît que la plupart de ces quintas ont été construites sur les plans d'un architecte français. Malgré cela, elles sont presque toutes bâties sur un modèle différent.

Montevideo possède des usines à gaz et un service d'eaux courantes. Ces eaux, très saines, sont amenées au moyen d'une canalisation depuis le Rio Santa Lucia, situé à cinquante kilomètres

de Montevideo. Les travaux ont été dirigés par un ingénieur anglais, M. Th. Neumann pour le compte de MM. Lejica, Laniez et Fynn qui sont natifs de l'Uruguay. Enfin Montevideo est le point de départ d'un chemin de fer, *El Ferro Carril Central del Uruguay*, qui ne va actuellement que jusqu'à Durazno sur la rivière Yi, c'est-à-dire a un parcours de 210 kilomètres. Mais cette ligne doit être prolongée dans l'avenir jusqu'à Santa Anna, à la frontière du Brésil. Il y a dans la République une autre petite ligne de chemin de fer parallèle au Rio Uruguay et allant de Salto jusqu'à Santa Rosa qui est aussi sur la frontière du Brésil.

Autant que j'ai pu en juger, la police est aussi bien faite à Montevideo que dans n'importe quelle ville d'Europe. Je crois même que les attaques nocturnes ne doivent pas y être aussi fréquentes qu'elles le sont malheureusnment à Paris. Cela tient à la façon dont se fait le service des veilleurs de nuit. Ce sont des agents de police qu'on désigne sous le nom de *serenos*. Ce nom vient de ce qu'autrefois, dans leurs rondes, ils avaient pour habitude d'annoncer à haute voix, en même temps que les heures, le temps qu'il faisait. Or le temps était presque toujours clair, leur cri le plus ordinaire était: Sereno las dos ou las tres han dado, etc. — Le temps est clair, il est deux heures ou trois heures.

Cet usage de crier les heures de la nuit a disparu. Maintenant les veilleurs de nuit s'appellent les uns les autres en lançant des coups de sifflet stridents. On en rencontre au coin de chaque cuadra. Ils ne paraissent pas non plus avoir l'habitude, qu'on a trop souvent remarquée chez nos sergents de ville à Paris, de filer du côté opposé à celui où leur présence peut devenir nécessaire.

Je me suis laissé dire que la justice est loin d'être aussi bien organisée que la police ; les Européens habitant Montevideo paraissent en général avoir une très médiocre confiance dans la façon dont elle est rendue. Cela n'a d'ailleurs rien de surprenant dans un pays où l'arbitraire gouvernemental est poussé jusqu'à ses dernières limites.

Quant à l'armée, dont les Orientaux paraissent pourtant très fiers, c'est comme une caricature de nos armées européennes. Il y a entre autres un régiment habillé comme nos zouaves, mais les gauchos orientaux ont une tournure tant soit peu ridicule dans cet équipement si crânement et si coquettement porté par nos soldats algériens.

Ces troupes sont cependant bien armées. Depuis quelques années, elles possèdent des fusils Remington et l'artillerie a des canons Krupp. Le commandement en chef est dans les

mains du Président de la République lui-même, le trop fameux général Santos, qu'on aperçoit presque chaque jour dans un coupé venant présider les conseils du gouvernement en grand uniforme doré sur toutes les coutures.

On ne peut d'ailleurs s'étonner de la mauvaise tenue des soldats montévidéens quand on sait qu'on enrôle parmi eux tous les gens ayant subi une condamnation pour vol ou pour vagabondage et même pour assassinat. Avec un recrutement pareil il serait difficile d'avoir des soldats modèles.

Le climat de la République de l'Uruguay est certainement l'un des meilleurs du globe. La ville de Montevideo surtout, grâce à sa situation sur le bord d'un fleuve d'une largeur telle qu'on peut le comparer à un bras de mer, est réellement privilégiée. On n'y connaît ni les rigueurs de l'hiver, ni les ardeurs brûlantes de l'été et l'on pourrait presque dire que l'année n'y est qu'un printemps. En tout cas, il n'y a en réalité que deux saisons au lieu de quatre par année, une saison un peu plus chaude de novembre à avril, et une saison un peu plus fraiche de mai à octobre. D'après le résumé des statistiques faites pendant 10 ans (1843 à 1852), dans la ville de Montevideo par le Docteur Martin de Moussy, la moyenne de la température d'octobre à avril, ce qu'on appelle l'été, fut de 20° centigrades, et de mai à septembre, le prétendu hiver, de 13°2.

Pendant ces mêmes dix années, il n'y a eu que 36 jours de pluie en moyenne chaque année et le nombre des jours sereins a été de 244, tandis que celui des jours couverts n'était que de 86.

Ce sont donc là des conditions exceptionnelles et qui font que ce pays compte parmi les plus sains. Il parait que les centenaires ne sont pas rares, dans la ville de Montevideo même. En outre, avec un climat aussi favorable, il n'est pas surprenant que le sol de l'Uruguay soit fertile et que ce pays possède des pâturages naturels tels que l'élevage du bétail puisse s'y pratiquer sur une très grande échelle. C'est là sa plus grande source de richesses.

Cela est si vrai, que si l'on s'en rapporte aux chiffres indiqués dans le résumé fait par la direction de statistique de l'Uruguay, en vue de l'Exposition Universelle de 1878, le bétail, avec ses dépouilles, constitue 92 ou 93 0/0 de l'exportation totale de la République.

Voici d'ailleurs, d'après ce même travail, quel était l'effectif total du bétail dans l'Uruguay en 1876.

Espèce bovine. . . .	6,092,488 têtes
Espèce ovine	12,189,511 »
Espèce chevaline. . .	875,044 »
Espèce mulassière porcine et caprine. . .	34,230 »
	19,191,273 têtes.

Ce qui représentait à l'époque une valeur de plus de 250 millions de francs.

Cette abondance est d'autant plus remarquable qu'il est établi, que lors de la conquête par les Espagnols, il n'y avait dans les pays de la Plata, ni bœufs, ni chevaux, ni moutons. Ce fait surprendra peut-être bien des gens qui s'imaginent que le cheval, par exemple, a toujours existé dans ces contrées.

C'est seulement au milieu du XVIe siècle que les premiers bœufs et les premiers chevaux furent introduits dans les territoires de la Plata. On voit par les chiffres cités plus haut, et qui ne concernent que l'Uruguay, les progrès faits depuis lors.

L'industrie de l'élevage a donné, à son tour, naissance à celle des *saladeros*. On appelle ainsi d'immenses établissements où l'on procède à l'abattage des bœufs.

En 1880, il y avait dans l'Uruguay vingt de ces établissements, dont le plus important est la célèbre fabrique d'extrait de viande de Liébig, située à Fray-Bentos, à peu de distance d'un petit port de l'Uruguay. Elle a été fondée il y a une vingtaine d'années, et, à l'heure actuelle, on abat dans ce saladero seul plus de 150,000 têtes de bétail chaque année.

Dans la seule année 1880, on a abattu dans les 20 saladeros de l'Uruguay 650,000 têtes de bétail.

Ces chiffres ont quelque chose de fantastique surtout quand on songe que ces usines ne travaillent que pendant l'été, c'est-à-dire pendant trois ou quatre mois de l'année seulement, de sorte que c'est 1,000 à 1,200 têtes de bétail par mois en moyenne qu'abattent les principaux établissements.

Ce sont des chimistes allemands qui dirigent l'usine Liébig et Cie, mais la Société qui exploite cette usine est tout à fait cosmopolite. Les capitaux sont en effet tout à la fois français, anglais, allemands et belges. On prétend que les bénéfices atteignent maintenant bon an mal an plus de deux millions de francs, et ces bénéfices vont toujours en augmentant, car la Société ne suffit pas aux commandes qui lui sont données de toutes les parties du monde.

Je n'ai pu visiter cette importante usine qui ne travaillait pas à l'époque où je me trouvais à Montevideo, mais comme j'ai eu l'occasion de voir plus tard d'autres saladeros dans la République Argentine, je puis entrer dans quelques détails sur la façon dont les choses s'y passent, car le travail est le même partout.

Les animaux destinés à être tués dans la journée sont amenés dans de vastes enclos entourés de pieux qu'on appelle les *corrales*, d'où on les entasse dans une sorte de long couloir, la *brette*. Ainsi poussés par ceux qui les suivent, ils sont

entraînés l'un après l'autre au moyen du lasso, habilement jeté par un gaucho, sous une poutre horizontale en bois sur laquelle se tient agenouillé le *desnucador* : c'est celui qui est chargé de tuer. Pour cela, d'un seul coup d'une sorte de poignard à lame très courte, mais très forte et très acérée, il frappe sur le sommet de la tête l'animal qui tombe comme foudroyé. C'est merveille de voir avec quelle adresse ce coup est donné, toujours à la même place; il est très rare qu'il soit manqué.

Un petit wagonnet reçoit immédiatement le corps de la bête abattue, et, pendant qu'une autre bête succède à celle-ci, l'entraîne dans la *playa*. Là se tiennent des ouvriers qui, un long couteau à la main, ont chacun leur emploi.

L'un coupe la tête du bœuf, l'autre l'écorche, un autre le dépèce. Le sang coule de tous côtés. En six à sept minutes, pas davantage, l'animal a disparu comme escamoté. C'est un spectacle qui fait froid dans le dos et qui est peu ragoûtant, mais véritablement curieux.

Les animaux ainsi dépouillés, la peau est jetée d'un côté pour être séchée et salée, les os d'un autre côté pour être brûlés ou transformés en engrais. Quant à la chair, elle passe dans un autre atelier entre les mains des *charqueadores*. Ce sont ceux qui, avec le *desnucador*, jouent le rôle le plus important. Ils sont chargés de décou-

per cette chair en tranches régulières et minces destinées à être salées ou simplement séchées au soleil. C'est ce qu'on appelle le *tasajo* qui s'exporte en grande partie au Brésil et à Cuba pour la nourriture des nègres.

Tel est le travail de tous les saladeros ordinaires, mais à Fray-Bentos on met de côté tous les morceaux qui ne donneraient pas un produit avantageux en viande séchée ; c'est avec ces morceaux qu'on fabrique l'extrait de viande. Pour cela, on les désosse, puis on les fait bouillir à la vapeur, avec une certaine proportion d'eau, on les presse et c'est le jus ainsi recueilli qui, filtré et bouilli de nouveau, est renfermé dans des boîtes en fer blanc pour être exporté. On estime que pour obtenir un kilogramme de ce jus de viande qui se congèle en refroidissant, il faut près de quarante à quarante-cinq kilogrammes de viande. Malgré tous les soins apportés à la fabrication, ce kilogramme de jus concentré ne contient pas encore toute la partie nutritive des quarante ou quarante-cinq kilogrammes de viande dont on l'a extrait.

En parlant des diverses phases du travail dans les saladeros, j'ai cité le nom de *gauchos*. C'est ainsi qu'on désigne, aussi bien dans la République Argentine que dans la Banda Orientale, les habitants de la campagne ou des pampas. Ce sont des métis provenant du mélange des Espagnols avec

les Indiens, et ils ont à la fois les défauts et les qualités des deux races dont ils descendent.

Le gaucho a en effet la morgue sans pareille de l'Espagnol qui lui fait regarder tout ce qui n'est pas gaucho comme un être inférieur à lui, et le plus curieux, c'est qu'il nourrit ce sentiment même à l'égard des Espagnols dont le sang coule en partie dans ses veines. De l'Indien il a l'audace, l'instinct de rapine, la ruse et, par-dessus tout, la merveilleuse adresse à se servir du cheval. On a donné au gaucho le nom de centaure moderne, c'est là en effet l'épithète qui le dépeint le mieux, car on peut dire qu'il passe sa vie à cheval. Il ne possède certainement pas l'élégance de nos officiers sortant de Saumur, mais sa solidité sur le cheval n'est pas moins grande, il semble ne faire qu'un avec lui. A-t-il seulement cent mètres à faire hors de son logis, il lui faut son cheval ? Dès l'âge le plus tendre ses enfants s'exercent à l'équitation, et il n'est pas rare de voir des marmots, presque incapables de faire seuls un pas, essayer de grimper sur un cheval. C'est dans le sang. Aussi le gaucho, comme l'Arabe, nourrit pour son cheval une véritable affection que bien souvent il n'a pas même pour sa femme. Il le choie, il le pare, et on voit des gauchos, vêtus sordidement, sur des bêtes dont la selle et la bride sont garnies de pièces d'argent. Les gauchos riches ont des étriers en argent massif.

Le costume du gaucho est assez original, il est même presque coquet. Ce qui le distingue avant tout, c'est le *poncho* qu'on peut appeler le vêtement national de l'Américain du sud, car il est porté aussi bien au Chili, au Pérou, en Bolivie, que dans l'Uruguay et la République Argentine. C'est une simple couverture, généralement en laine, dont le milieu est percé d'un trou pour laisser passer la tête. Ainsi posé sur les épaules, le poncho forme une sorte de tunique sans manches et il faut reconnaître que c'est un vêtement fort commode pour aller à cheval. Aussi beaucoup d'Européens habitant ces contrées l'adoptent-ils comme les indigènes. Il en existe de toutes les couleurs, mais les gauchos riches aiment à porter des ponchos en laine de guanaco ou même de vigogne. Ces derniers surtout sont fort recherchés et assez rares, car la vigogne est un animal des Andes qui tend à disparaître. La laine est employée avec sa couleur naturelle qui est d'un jaune clair. Il est de ces ponchos qui valent jusqu'à mille et douze cent francs. Le pantalon appelé *bourbacha* est très large comme celui de nos zouaves. La tête ornée d'un chapeau en feutre mou, un foulard de couleur voyante autour du cou, de grandes bottes avec des éperons énormes, presque toujours la cigarette aux lèvres, le gaucho à cheval fait penser un peu à un Don Quichotte mâtiné d'Indien et ayant fort bon air.

Comme arme, ce n'est pas de la lance inoffensive du héros de Cervantès qu'il se sert, mais du lazo et des bolas qui, dans ses mains, deviennent des armes redoutables. Tout le monde sait ce que c'est que le lazo dont on a lu la description dans tous les romans où l'on parle des Indiens. Quant aux bolas, elles se composent de trois petites boules de fer fixées aux extrémités de fortes lanières de cuir. Le gaucho qui veut s'en servir pour arrêter un animal dans sa course prend l'une de ces boules dans sa main, et faisant tournoyer les deux autres au-dessus de sa tête, les lance vivement sur l'animal. Les deux lanières s'entre-croisent autour des jambes de celui-ci et il est arrêté net. Il faut d'ailleurs, outre l'adresse, une vigueur peu commune pour manier un pareil instrument.

Il y a longtemps déjà qu'il n'existe plus d'Indiens dans l'Uruguay. Ils ont été refoulés peu à peu par les conquérants.

La race principale, qui séjournait entre le Rio Uruguay et l'Océan Atlantique, était celle des Charruas. Le peu qui en reste s'est établi dans les anciennes missions des Jésuites, à l'est de l'Uruguay, entre la frontière du Paraguay et celle du Brésil.

Aujourd'hui la population de l'Uruguay et surtout celle de Montevideo s'est absolument européanisé. Les Montévidéens d'à présent sont habillés

aux dernières modes de Paris et de Londres. Ils paraisssent avoir peu de goût pour le travail, je parle naturellement des hijos del pais. Leur principale occupation semble être la promenade.]

Un spectacle assez amusant est celui que donne le dimanche la *haute gomme* de Montevideo à l'heure de la sortie de la messe. On peut voir alors, rangés sur la place de la Matriz et dans la Calle Sarandi, une foule de petits jeunes gens, faisant face aux maisons, pour dévisager le beau sexe qui marche le long des trottoirs. Les jolies Montévidéennes semblent d'ailleurs avoir beaucoup de goût pour cette comédie qui est absolument passée dans les mœurs : elles ne sont pas faciles à intimider et supportent hardiment tous ces regards braqués sur elles. Il faut croire qu'en ce pays, les femmes laides se cachent, car on n'en rencontre guère.

Les étrangers nouvellement débarqués à Montevideo sont assez surpris de voir l'air de dédain qu'affectent généralement avec eux ces fiers hispano-américains qui ont inventé, pour les désigner, le nom de *gringos* auquel ils attachent, parait-il, un sens très méprisant.

Malgré que la politique paraisse avoir été jusqu'ici la plus grande, sinon l'unique préoccupation des Montévidéens, il y a quelques hommes parmi eux qui se sont signalés par les services qu'ils ont rendus à leur pays.

Pour n'en citer qu'un seul, José Pedro Varela, par exemple, mérite une mention spéciale. C'est sous son inspiration, après la fréquentation qu'il eût avec les hommes les plus distingués de l'Europe, que fut créée en 1868 à Montevideo la *Société des Amis de l'Éducation populaire*. Grâce à cette institution et aux efforts de ceux qui se sont consacrés à cette œuvre, l'instruction a fait depuis lors des progrès considérables dans tout le pays, et il est à espérer que le jour n'est plus éloigné, où les Orientaux mieux instruits comprendront que les révolutions ne servent qu'à paralyser l'essor d'un pays riche et fertile en ressources comme le leur.

Rien ne peut mieux expliquer que le peu de goût des Orientaux en général pour le travail comment il se fait que la fortune publique, dans l'Uruguay, se trouve pour plus de moitié dans les mains des étrangers.

C'est ce qui résulte du tableau suivant que j'emprunte à l'excellente carte commerciale de l'Uruguay publiée par M. Bianconi.

Sur le chiffre de 1,024,670,788 francs auquel se monte la fortune foncière du pays, d'après ce travail, les nationaux possèdent 438,209,119 fr. Viennent ensuite les Brésiliens qui possèdent une fortune foncière de. . . . . 182,434,423 f.

puis les Espagnols	130,775,923
» les Italiens	113,357,249

puis les Français.	66,651,854 f.
» les Anglais	40,036,308
» les Argentins	20,765,730
» les Allemands	15,889,264
» les Portugais.	9,442,573
» les Suisses.	2,261,308
Divers	3,637,037

Ainsi les étrangers possèdent près de 150,000,000 de plus que les Orientaux dans le propre pays de ces derniers.

C'est qu'aussi, toujours par le fait de l'indolence et de la paresse des nationaux, le commerce et l'industrie sont presque exclusivement dans les mains des Européens qui sont allés s'installer dans ce pays, et qui, en dépit des révolutions et des changements de gouvernement, ont su rester les maîtres du marché.

Pour le commerce d'importation avec l'Uruguay, c'est l'Angleterre qui vient en première ligne et la France en seconde ligne.

Ainsi en 1884, les importations de l'Angleterre dans l'Uruguay ont été de fr. . . . 36.737.782
et celles de la France de fr. . . . 24.449.968

Dans cette même année les exportation de l'Uruguay pour l'Angleterre ont été
de fr. 28.135.701
et pour la France de fr. 19.808.820

Viennent ensuite pour l'ensemble des affaires le Brésil, la Belgique, les États-Unis, l'Allemagne

et l'Italie. L'Allemagne et la Belgique surtout on fait de grands progrès dans ces dernières années.

On voit que le chiffre des affaires de la France avec l'Uruguay atteint presque 45,000,000 de francs par année. Aussi est-on fort surpris de savoir qu'il n'existe pas même une seule banque française à Montevideo. Alors qu'il y a des banques anglaise, italienne, espagnole, allemande, les Français qui font des affaires avec ce pays sont la plupart du temps obligés d'avoir recours aux Anglais ou aux Allemands pour escompter leur papier. Il n'y a d'ailleurs pas non plus de banque française à Buenos-Ayres, et c'est là une lacune déplorable qu'on s'explique difficilement, quand on sait combien les capitalistes français sont disposés à exposer leurs capitaux dans des affaires véreuses, car il y aurait là une belle affaire à entreprendre. Il s'est fondé ces années dernières des chambres de Commerce françaises à Montevideo et à Buenos-Ayres, il est à souhaiter qu'elles puissent décider quelqu'une de nos grandes banques de Paris à créer une succursale dans ces deux villes.

Les Français possèdent à Montevideo, comme d'ailleurs presque tous les autres étrangers, un club parfaitement aménagé, avec une bibliothèque et une salle de lecture, où l'on trouve la plupart des grands journaux et des revues de l'Europe.

Nos compatriotes ont aussi créé une Société de Secours mutuels qui comptait, en 1880, 860 membres et qui a un service médical très bien organisé.

Enfin il se publie à Montevideo un journal en français, *la France*, dont la rédaction est excellente. Ce journal soutient vaillamment les intérêts français dans l'Uruguay.

A la fin du mois de juillet, ayant vu et fait à Montevideo tout ce que j'avais à y voir et à y faire, je me mis en mesure de gagner Buenos-Ayres.

Les communications entre les deux villes sont très faciles. Il existe en effet trois ou quatre Compagnies rivales qui ont un service régulier de bateaux, de sorte qu'il y a des départs d'une ville pour l'autre presque chaque jour. Grâce d'ailleurs à la concurrence que se font ces Compagnies, le prix du passage est relativement peu élevé. La principale de ces Compagnies est la Platense qui est commanditée par la Compagnie des Chargeurs-Réunis du Havre. Ses bateaux naviguent sous pavillon français.

Puis viennent les Compagnies des Messageries fluviales à vapeur, et celle des Transports fluviaux naviguant sous pavillon argentin. Ces trois lignes ont des bateaux qui font à la fois le service de l'Uruguay jusqu'à Salto, et celui du Parana jusqu'à Rosario et même jusqu'à Santa-Fé.

Le Lloyd Argentino a également un service dans l'Uruguay et le Parana et ses bateaux remontent jusqu'à Asuncion une fois par semaine (1).

Je me décidai pour la Compagnie la Platense, par l'excellente raison que mes amis de Montevideo m'avaient fait faire la connaissance du commandant de *la Minerva*, M. T..., avec qui je me suis rencontré bien des fois depuis ce premier voyage, soit à Rosario, soit à Parana, et dont j'ai gardé le meilleur souvenir.

Les bateaux de cette Compagnie sont aménagés avec un très grand luxe ; les salons et les cabines, garnis de glaces et de tapis moelleux, sont éclairés à la lumière électrique. Ils ont été construits en Angleterre, à Glascow, je crois. On y fait la cuisine à la française, avantage fort appréciable dans ce pays où l'on mange excessivement mal.

La distance qui sépare Montevideo de Buenos-Ayres est de plus de 100 milles, soit près de 180 kilomètres, on la franchit généralement en huit à neuf heures.

(1) Les choses ont bien changé depuis lors. En effet une Compagnie anglaise a racheté l'année dernière tout le matériel de la Platense avec 50 0/0 de perte, puis ensuite celui du Lloyd argentino, et une correspondance adressée récemment de La Plata au journal des *Débats* annonce que la même Compagnie vient de racheter aussi toute la flotte de M. Ribes, un Français, de sorte qu'à l'heure actuelle cette Compagnie a le monopole de la navigation fluviale dans La Plata.

La nuit où je fis le voyage étant fort obscure, et la navigation dans le Rio de la Plata fort difficile, à cause des bas-fonds, notre traversée dura un peu plus de dix heures. La machine dut siffler pendant presque toute la nuit pour éviter les collisions qui sont fort à redouter dans ces parages.

Le temps ne me parut d'ailleurs pas long, car nous passâmes quelques heures fort gaiement avec le commandant T... et deux autres Français qui se trouvaient à bord, à parler de la France et de Paris surtout. Il me semblait qu'il y avait déjà des mois entiers que j'en étais parti, et c'était un plaisir pour moi d'y songer.

A minuit, on se sépara pour aller prendre un peu de repos, et quand je me réveillai, la *Minerva* était à l'ancre. Je m'empressai d'accourir sur le pont, et à trois ou quatre cents mètres, je vis se dérouler devant moi, dans les brumes du matin, le panorama de Buenos-Ayres.

II

BUENOS-AYRES

A Buenos-Ayres, comme à Montevideo, le port est tout ce qu'il y a de plus défectueux. On pourrait même dire qu'il n'y en a pas du tout. Les bateaux qui font le service fluvial comme celui sur lequel je me trouvais, et qui n'ont pourtant qu'un faible tirant d'eau, ne peuvent pas accoster et sont obligés de s'arrêter à près d'un demi-kilomètre de la rive. Mais pour les grands navires d'Europe, c'est une bien autre affaire. C'est à sept ou huit kilomètres au moins de la ville qu'ils sont obligés de jeter l'ancre, et de l'endroit où ils restent au mouillage, ils ne voient même pas Buenos-Ayres.

Quand les eaux de la rivière sont un peu basses, le débarquement des passagers devient le spec-

tacle le plus grotesque qu'on puisse imaginer. On commence par passer du steamer dans des *lanchas,* sortes de grands bateaux à voiles et à fond très plat. Mais ces lanchas ne pouvant pas venir elles-mêmes à plus de trois ou quatre cents mètres du rivage, on passe alors dans des canots qui arrivent parfois jusqu'à l'extrémité d'un immense môle en bois, de plus de 800 mètres de long, où l'on débarque et d'où l'on peut enfin atteindre la terre ferme.

Mais si l'eau est trop basse, comme cela se présente encore assez souvent, les canots ne peuvent pas parvenir jusqu'au môle, et il faut alors passer du canot dans d'énormes charrettes qui vous conduisent à terre. C'est du dernier comique. Toutes les marchandises sont transbordées de cette façon. Par bonheur, le fond de la rivière se trouve être de sable assez solide, pour supporter ces lourdes charrettes dont les roues ont près de deux mètres, et qui vont ainsi jusqu'à l'endroit où s'arrêtent les lanchas. Les chevaux qui y sont attelés ont quelquefois de l'eau jusqu'aux naseaux et font penser aux chevaux marins du Triomphe de Vénus.

Quand on songe que la valeur des marchandises, qu'il faut embarquer et débarquer par cet horrible système, atteint plusieurs centaines de millions chaque année, on a vraiment peine à comprendre comment les gouvernements suc-

cessifs de la République Argentine n'ont pas encore su dépenser les 30 ou 40 millions qui seraient peut-être nécessaires pour améliorer un pareil état de choses.

La question du port de Buenos-Ayres est toujours à l'ordre du jour depuis de longues années, j'y reviendrai un peu plus tard.

A peine débarqué sur le môle, on est assailli de tous côtés par les *changadores,* les portefaix de l'endroit qui vous interpellent dans toutes les langues possibles et imaginables, pour vous porter vos bagages en ville. Il est bon de convenir du prix à l'avance avec eux, sans quoi on est exposé une fois arrivé à l'hôtel à être exploité par eux de la belle façon. Il y en a qui n'hésitent pas à vous demander dix patacons, c'est-à dire près de cinquante francs pour une course qu'on paie à Paris cinquante sous.

Dès qu'on pénètre dans Buenos-Ayres, on se sent immédiatement dans une ville beaucoup plus importante et plus animée que Montevideo.

Buenos-Ayres est en effet la seconde ville de l'Amérique du Sud par sa population. Celle-ci comptait 295,000 âmes à la fin de 1882, et on peut certainement l'estimer à 350,000 aujourd'hui, car l'augmentation est excessivement rapide depuis quelques années.

La ville est bâtie tout comme celle de Montevideo en échiquier. Les rues sont tirées au cor-

deau et s'y coupent également à angles droits en formant ainsi des cuadras de 129 mètres de côté. Sauf dans la partie qui borde le Rio de La Plata et qui est légèrement en pente vers le fleuve, tout le reste de la ville est absolument plat.

Il n'y a pas de quais; ils ne serviraient d'ailleurs à rien puisque les navires ne peuvent pas approcher du rivage. Mais à la place des quais il y a une assez belle promenade avec des jardins que longe la ligne du Ferro-Carril Central del Norte. C'est le *Paseo de Julio*. On est assez surpris d'y voir la statue de Mazzini, car on se demande quels sont les services rendus par lui à Buenos-Ayres qui lui ont valu cet honneur.

Les rues sont plus étroites que celles de Montevideo; elles n'ont en général pas plus de 13 à 14 mètres de largeur; elles sont aussi beaucoup plus mal pavées. Les trottoirs sont fort étroits et fort incommodes; dans certaines rues ils s'élèvent à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la chaussée, de sorte qu'il faut aller jusqu'au bout de de la cuadra pour pouvoir en descendre par de petits escaliers. Il y a même des rues que franchissent des petits ponts en bois. Quand il y passe une voiture, il faut tourner le pont, comme on le fait sur un canal pour livrer passage aux bateaux.

Si l'on joint à cela qu'il n'y a pour ainsi dire pas une seule rue que ne suive au moins une

ligne de tramways, on comprend combien la circulation est difficile, surtout aux croisements des rues principales.

Par les temps de pluie, ce sont de véritables cloaques, car il y a toujours quelque travail en train, soit pour réparer le pavage, soit pour faire des canalisations d'eau et de gaz.

Aussitôt qu'on s'éloigne un peu du centre de la ville, pour aller dans les faubourgs, cela devient des fondrières indescriptibles, et après une course de quelques heures en voiture, on est absolument courbaturé par les secousses qu'on a subies.

Il faut cependant faire une exception pour la route qui conduit au faubourg de Flores distant de cinq à six kilomètres de la ville, car elle est fort bien macadamisée et entretenue avec soin. Il paraît qu'elle a coûté des sommes folles.

On a aussi macadamisé récemment la route de Palerme, ce qui n'est pas un travail superflu, car c'est le but de promenade de tous les Buenos-Ayriens le dimanche.

Il y a plusieurs monuments de Bueños-Ayres qui méritent d'être cités. Il ne faut toutefois pas compter dans ce nombre la cathédrale qui est absolument informe avec son dôme sans élégance et son vilain fronton. L'église de la Merced, par exemple, est beaucoup mieux bâtie, de même que

celle de San Francisco. Ces constructions datent du dix-huitième siècle.

Les établissements de banques, surtout la Banque Provinciale et la Banque Nationale sont installées dans de véritables palais, où l'on a prodigué le marbre et les sculptures, et malheureusement aussi les dorures.

Le théâtre Colon, d'aspect un peu massif au dehors est très bien aménagé à l'intérieur. Il est très vaste. Il a été bâti en 1856 sur l'emplacement d'un vieux bâtiment connu sous le nom de Colisée et dont les fondations ont été utilisées pour le théâtre. On y joue soit l'opéra en italien ou en français, soit le drame, suivant les troupes qui sont de passage à Buenos-Ayres.

Les Buenos-Ayriens se vantent d'avoir à chaque saison les meilleurs chanteurs du monde entier. Pendant le temps où je m'y trouvais, c'étaient Tamaño et la Théodorini qui étaient leurs idoles. Il ne coûte pas de dire que ces artistes avaient une grande valeur, mais le reste de la troupe était bien faible. Les places atteignaient des prix très élevés ; un fauteuil d'orchestre se payait six patacons, c'est-à-dire près de trente francs.

Outre le théâtre Colon, il en existe encore plusieurs autres moins importants, le théâtre National où l'on ne joue que des pièces d'auteurs espagnols, le théâtre des Variétés pour les

troupes d'opéra-bouffes. Il y a également un cirque et un Skating-ring ; ce dernier très fréquenté. C'est le Bullier de l'endroit.

Mais ce dont les Buenos-Ayriens sont très fiers, c'est de leur place de la Victoire, la *Plaza de la Victoria*. C'est un immense rectangle régulier, autour duquel sont plantés deux rangées de palmiers nains, même tout à fait nains. Au centre se trouve une pyramide en pierre surmontée d'une statue de la Victoire ou de la Liberté, je ne sais pas au juste laquelle des deux. Cette place était autrefois coupée en deux par une vieille galerie de style mauresque, la *Recoba vieja*, et formait ainsi deux places différentes, la *Plaza de la Victoria* et la *Plaza 25 de Mayo*.

On a démoli cette vieille ruine, et on a bien fait, car telle qu'elle est aujourd'hui, la Plaza de la Victoria a réellement fort grand air. A l'une des extrémités sont les bâtiments de la Police et le Cabildo ou Hôtel de Ville, à l'autre extrémité, le Palais du Gouvernement et l'office de la Poste et des Télégraphes. Sur les deux autres côtés de la place et se faisant face la Chambre des Députés et le Théâtre Colon ; un peu plus loin que ce dernier et sur le même côté l'Évêché et la Cathédrale. Enfin on construit actuellement sur cette même place une Bourse du commerce monumentale.

C'est de la place de la Victoria que partent les

rues les plus riches et les plus fréquentées, les calles Rivadavia et Victoria dans un sens, les calles San Martin et Reconquista dans un autre sens.

C'est aussi à proximité de cette place que se trouvent les bâtiments de la Douane. C'est une immense rotonde, avec des galeries circulaires, qui domine le Rio de la Plata et qui occupe l'emplacement du palais des anciens vice-rois de Buenos-Ayres. C'est par là que passent toutes les marchandises importées dans la République Argentine par la capitale, ce qui fait qu'il y a toujours une très grande animation dans tout ce quartier.

La rue qui, sans être la plus belle, puisqu'elles se ressemblent toutes, est la plus fréquentée, c'est la calle Florida, c'est en quelque sorte le boulevard des Italiens de Buenos-Ayres. Là se trouvent les plus beaux magasins, les plus belles boutiques de toutes sortes, les confiterias (1) en renom. C'est là où se promène le soir la fine fleur de la gomme buenos-ayrienne. Par malheur cette rue est aussi étroite que les autres et les trottoirs y sont aussi incommodes. C'est à peine si deux personnes peuvent y marcher de front.

Pendant que j'étais à Buenos-Ayres, il était fortement question de faire les expropriations nécessaires pour créer un immense boulevard

(1) Les confiterias sont les cafés de Buenos-Ayres.

de vingt-cinq mètres de largeur, partant de la Plaza de la Victoria, à côté du Cabildo, c'est-à-dire entre les calles Rivadavia et Victoria. Je ne sais si il a été donné suite à cette idée depuis lors, mais il est certain que ce serait une opération qui offrirait les plus grands avantages, en même temps qu'elle serait pour la ville un embellissement sans pareil. Elle devra coûter très cher, il est vrai, car la voie projetée traversera les rues les plus commerçantes, là où les loyers sont les plus élevés. Malgré cela un Haussmann argentin l'entreprendra certainement tôt ou tard.

Il est problable que l'idée viendra ensuite de tracer un boulevard semblable, partant également de la Plaza de la Victoria, dans un sens perpendiculaire au premier, c'est à dire parallèlement aux calles Florida, San Martin et Reconquista.

Outre cette superbe place de la Victoire, Buenos-Ayres en possède encore trois ou quatre autres assez jolies, celle du *Retiro*, avec un charmant petit square dans lequel se trouve la statue du Général San Martin, celle du *Parque*, ainsi nommée à cause du parc d'artillerie dont l'entrée est sur cette place, et celle de *Lorea* ou il y a un puits artésien.

La municipalité de Buenos-Ayres a aussi fort habilement tiré parti d'un terrain accidenté à côté de la *Recoleta* et du cimetière général pour

y créer une cascade avec des pièces d'eau, des grottes et des massifs de fleurs disposés avec art.

Du haut du rocher factice d'où s'élance la cascade, on a une vue très étendue sur le Rio de La Plata, et, quand le temps est clair, on peut arriver à distinguer à l'extrême horizon les mâts des navires qui sont à l'ancre à trois ou quatre lieues de la ville, soi-disant dans le port de Buenos-Ayres.

Deux places d'un tout autre genre, ce sont celles de *la Constitution* et du *11 Septembre*. Près de la première se trouve la station principale des chemins de fer du Sud, et à la place du *11 Septembre*, il y a une station du chemin de fer de l'Ouest. Mais ce qui donne à ces deux places une physionomie spéciale, cest que ce sont les véritables marchés de la ville. On y a construit des entrepôts immenses, avec tous les perfectionnements modernes pour le chargement et le déchargement des wagons et des énormes charrettes qui amènent les produits de l'intérieur, les *frutos del paes*, c'est-à-dire, les peaux, les laines, les grains, ou bien qui doivent emporter dans les provinces les produits de l'Europe. Les magasins de la place de *la Constitution* surtout sont vraiment remarquables et peuvent soutenir la comparaison avec ceux des plus grandes villes de commerce de l'Europe.

Je ne crois même pas que sous le rapport de l'installation des moteurs hydrauliques, nos ports de Marseille ou du Havre soient aussi bien dotés. Tout cela a été installé et aménagé par des Anglais.

Quoi qu'il y ait une Bourse de commerce au centre de la ville, dans la Calle San Martin, c'est dans ces entrepôts que se traitent les plus grosses affaires. Le matin, de bonne heure, il y a là une grande animation.

On trouve également dans les faubourgs de la ville ce qu'on appelle des *barracas* et qui ne sont autre chose que des entrepôts appartenant à des particuliers et où se traitent également les laines et les cuirs et autres produits du pays.

Il y a même un faubourg de Buenos-Ayres qui porte ce nom de Barracas et qui se divise en *Barracas al Norté* et *Barracas al Sur*. C'est la partie iudustrielle de la ville. C'est là, ainsi que dans le faubourg de la Boca, situé un peu plus bas, à l'embouchure dans le Rio de la Plata, d'un petit ruisseau le Riachuelo, qu'habite en grande partie la population ouvrière, composée de Basques, d'Espagnols et surtout d'Italiens.

On a canalisé tant bien que mal ce ruisseau jusqu'à une certaine distance dans l'intérieur des terres, et les navires d'outre-mer ne calant pas plus de 3 à 4 mètres, peuvent ainsi venir accoster à un immense quai en bois, où le débarquement

est plus facile que par le système des charrettes dont j'ai parlé plus haut. Seulement il est difficile de s'imaginer quelque chose de plus malpropre et de plus infect que ce quartier de la Boca. Il paraît que c'est là que le choléra a fait son apparition vers la fin de l'année 1885 et il a dû certainement y exercer des ravages sérieux.

Parmi les monuments qu'il convient encore de citer dans l'intérieur de la ville, il faut compter l'Université et le Musée, ce dernier est surtout intéressant par la curieuse collection de fossiles qu'il contient. Il est dirigé par M. Burmeister, auteur d'un ouvrage très estimé sur la République Argentine.

Il y a aussi, parsemées dans l'intérieur de la ville, quelques maisons particulières qui ne feraient certainement pas mauvaise figure dans les plus belles villes de l'Europe. Seulement ce qui est disgracieux au dernier degré, c'est de voir souvent à côté de ces maisons, véritables palais, des masures sordides. Si c'est pour faire un contraste, il faut avouer qu'il est choquant.

La généralité des maisons d'habitation est construite sur un modèle presque uniforme qui rappelle jusqu'à un certain point le genre de construction des maisons de Pompéï. Il y a deux et quelquefois trois cours intérieures communiquant les unes avec les autres, c'est ce qu'on appelle des *patios*. Ces cours sont plantées d'ar-

bustes et il y a souvent au centre un bassin qui, en été, donne de la fraîcheur. Pour garantir du soleil, on étend un velum au-dessus de la cour.

Les étrangers habitant Buenos-Ayres possèdent des clubs très luxueux : c'est ainsi qu'on a fondé un club et même deux clubs français, un club allemand, un club espagnol, un club italien.

J'en aurai fini avec la description des choses les plus intéressantes de Buenos-Ayres quand j'aurai parlé de la promenade de Palermo. C'est l'ancienne maison de plaisance du fameux dictateur Rosas, dont on a transformé les bâtiments en école militaire et le parc en une sorte de Bois de Boulogne et de Jardin d'Acclimatation. Pour essayer sans doute d'ajouter à l'illusion des Parisiens de passage à Buenos-Ayres, on a créé, à proximité de ce parc, un champ de courses avec des tribunes et un pesage comme à Longchamps.

On se demande, malgré tout, comment Rosas qui, pendant sa dictature, donnait libre cours à ses caprices, avait pu choisir pour son séjour un endroit si dépourvu d'agrément, dans des terrains absolument marécageux, alors qu'à quelques kilomètres plus loin, à Belgrano, il aurait trouvé un site charmant, sur une hauteur.

Quoiqu'il en soit, on a tracé, sous la présidence de Sarmiento, dans l'ancien parc de Rosas, une avenue magnifique bordée de deux rangées de palmiers, et c'est là que, dans la belle saison,

tous les beaux équipages de Buenos-Ayres viennent imiter le retour des courses aux Champs-Elysées. Il faut avouer pourtant que, s'il y a des équipages aussi beaux qu'à Paris, le cadre n'est pas tout à fait le même.

Tous les dimanches le parc de Palermo est envahi par les Buenos-Ayriens de toutes les classes, avides de contempler le défilé des voitures et d'entendre les musiques militaires qui jouent dans des kiosques voisins.

On sait que la République Argentine est une confédération de 14 États qu'on désigne improprement sous le nom de Provinces, car ce sont de véritables États possédant chacun sa capitale. Les quatorze capitales portent le même nom que celui de la province, sauf toutefois Conception del Uruguay qui est la capitale de la province de l'Entrerios.

Les autres capitales et, par conséquent, les autres provinces, sont celles de :

1re Buenos-Ayres.
2e Santa-Fé.
3e Tucuman.
4e Jujuy.
5e Salta.
6e Rioja.
7e Catamarca.
8e Santiago de l'Estero.
9e Cordova.

10e San-Juan.
11e Mendoza.
12e Corrientès.
13e San Luis.

Il en était du moins ainsi jusqu'en 1882, mais à la suite de la dernière révolution qui a eu lieu dans la Plata en 1880, il a été décidé que la ville de Buenos-Ayres serait fédéralisée, comme l'est Washington dans les États-Unis de l'Amérique du nord, et qu'elle deviendrait définitivement la capitale de la République Argentine. On décida en outre qu'on créerait une capitale nouvelle pour la province de Buenos-Ayres. C'est ici que les surprises commencent. Cette nouvelle capitale a été en effet créée de toutes pièces, et elle n'existe pas seulement sur le papier ou dans les cartons comme tant d'autres projets. Elle porte le nom de La Plata.

C'est le 19 novembre 1882 que fut posée la première pierre de cette capitale, et deux ans après, en novembre 1884, là où naguère il n'y avait que la pampa, c'est-à-dire le désert et la solitude, une ville de 25,000 âmes avait surgi comme par enchantement. J'ai eu l'occasion de visiter cette ville au mois d'août 1884 et j'avoue que ma surprise fut grande.

Le nom de l'homme qui a accompli ce tour de force mérite de passer à la postérité. C'est le docteur D. Rocha, qui était alors gouverneur de

la province de Buenos-Ayres, quand la fédération de la ville de Buenos-Ayres fut décrétée. En sa qualité de sénateur, il avait voté cette *fédération*, il avait même été un des plus chauds partisans du projet. Puis quand la fondation d'une nouvelle capitale pour la province de Buenos-Ayres eut été décidée, c'est lui qui fit adopter l'emplacement de la nouvelle ville.

Il eut à lutter contre bien des résistances, mais il fut vigoureusement soutenu dans ses projets par son ministre *D'Amico* et on peut dire que La Plata est son œuvre personnelle.

Une circonstance particulière avait d'abord contribué à la réussite de sa colossale entreprise. C'est d'ailleurs un grand mérite pour lui de l'avoir apprécié ainsi à l'avance.

L'emplacement de la nouvelle capitale se trouve, en effet, à proximité d'une petite anse formée par le Rio de La Plata et qui est désignée sous le nom de la Enseñada. En cet endroit le fleuve a plus de profondeur qu'en face de Buenos-Ayres. Jusqu'à 4 kilomètres du rivage, on y trouve des profondeurs de 6 m. 50, et une petite rivière dans le genre du Riachuelo près de Buenos-Ayres, le Rio Santiago, pourrait être utilisé comme chenal. Il y avait même déjà eu des travaux entrepris à diverses époques pour y faire l'aménagement d'un port. Le docteur Rocha eut donc l'heureuse idée de mettre à profit ce qui avait

déjà été fait, et en même temps qu'il entreprenait les travaux de la nouvelle ville, il faisait commencer ceux du nouveau port qu'il avait projeté. Pour cela, il s'adjoignit un ingénieur hollandais des plus distingués, M. Waldorp, qui s'était déjà fait remarquer dans son pays par les grands travaux hydrauliques qu'il avait dirigés pour l'agrandissement du port d'Amsterdam. Il conçut le plan très ingénieux d'utiliser les terrains bas et marécageux voisins de la Enseñada pour y créer un vaste bassin de 1,145 mètres de longueur sur 150 mètres de largeur et 7 mètres de profondeur, fournissant ainsi un long développement de quais pour les grands navires. Ce bassin sera relié aux eaux profondes de 7 mètres du Rio de La Plata par un canal de 150 mètres de largeur, dont la longueur ne dépassera guère 7 kilomètres et demi.

On conçoit sans peine quels avantages énormes cela constituera immédiatement pour la ville de La Plata qui se trouvera dotée d'un port bien plus sûr et bien plus commode que celui de Buenos-Ayres. On estime que les frais d'embarquement et de débarquement des marchandises pourront coûter un tiers de moins qu'à Buenos-Ayres. Comme la distance entre cette ville et La Plata n'est que de 60 kilomètres, le chemin de fer n'absorbera pas cette différence. Et quant aux produits destinés aux provinces

méridionales de la République Argentine, ou qui en proviendront, ils prendront certainement la voie du port de La Plata.

Naturellement les Porteños, c'est-à-dire les Buenos-Ayriens, car c'est ainsi qu'ils se désignent eux-mêmes, ne voient pas, sans une certaine jalousie, s'élever si près d'eux cette ville rivale, et ils ont déjà fait voter par le congrès un emprunt de 100 millions de francs pour améliorer leur port. Cette rivalité ne pourra d'ailleurs que profiter à la République Argentine tout entière. Il est bien certain qu'avec l'importance toujours croissante que prend l'émigration européenne dans ce pays, un port comme celui de Buenos-Ayres devient de jour en jour plus insuffisant. Rien ne le démontre mieux d'ailleurs que les progrès énormes faits par le port de Rosario sur le Parana dans ces dernières années; j'en parlerai un peu plus tard.

Pour le tracé de la nouvelle ville, on a adopté le même plan qu'à Buenos-Ayres et à Montevideo, c'est-à-dire que les rues s'y coupent à angles droits et forment des cuadras régulières de 120 mètres de côté. Seulement, puisqu'ici on n'avait pas à épargner la place, on n'a pas lésiné sur les largeurs à donner aux rues futures. Avant même qu'aucune maison fût construite, on a tracé des rues au cordeau en leur donnant 20 mètres de large. Puis dans la partie centrale

de la ville, afin de parer à l'inconvénient que présentent ces carrés réguliers de maisons, quand il s'agit d'aller d'un point à un autre de la même cuadra, on a coupé les cuadras par des avenues en diagonale, et on a donné à ces avenues 50 mètres de largeur. De cette façon au lieu d'avoir des pâtés de maisons en carrés, ce sont des triangles réguliers.

Enfin toujours pour la même raison qu'on disposait d'un emplacement illimité, pour donner plus d'air, on a prodigué les places et les squares.

Presque toutes les avenues ont une double rangée d'arbres, mais il est un autre avantage inappréciable pour la ville. Aux portes mêmes de celle-ci se trouve un magnifique parc de 500 hectares, planté d'une foule d'arbres d'ornement, sapins, chênes et surtout eucalyptus. Ce parc avait été créé, il y a quelques années seulement, par Don José Iraola, propriétaire des terrains avoisinant La Enseñada qui ont été cédés par sa famille pour la ville projetée. Une porte monumentale a été construite à l'entrée de ce bois, où on a déjà installé un jardin zoologique, un musée et un observatoire à la tête duquel se trouve un astromone français, M. Beuf. On y a ajouté un hippodrome, et déjà même les courses de La Plata rivalisent avec celles de Palermo.

Malgré tout, on devait s'attendre à ce qu'il y eût au début une certaine hésitation parmi les Argentins pour construire à La Plata des maisons particulières. On n'avait en effet qu'une médiocre confiance dans la réussite des projets grandioses du Dr Rocha. Il en est résulté qu'à l'époque où je visitais la ville, on voyait, à côté de places magnifiques entourées de palais déjà achevés, des espaces immenses absolument vides de constructions. Beaucoup de rues ne comptaient pas même une seule maison. Il n'y avait encore qu'un ou deux hôtels qui d'ailleurs, par cette seule raison, faisaient des affaires d'or. Mais depuis que l'élan a été donné, cela a vite changé puisque on estime qu'il y a maintenant 30,000 habitants à La Plata. On a très judicieusement groupé les grands édifices publics à proximité les uns des autres. C'est ainsi que sur une vaste place, située près de la station de chemin de fer, se trouvent, d'un côté le palais du gouverneur et en face le Palais Législatif. Puis non loin de là la Banque Hypothécaire, le Palais de Justice et les Ministères.

Un des côtés de la place principale de la ville est occupé par le Palais municipal qui sera certainement un des plus beaux de toute la République Argentine, et en face se trouve la Cathédrale. Déjà aussi existaient en 1884 les bâtiments pour les écoles, pour la police, un Mont de Piété.

Enfin la Banque Provinciale était presque entièrement achevée. C'était un véritable palais, peut-être le plus beau de toute la nouvelle capitale.

Presque tous ces monuments sont bâtis en briques qu'on fabriquait à peu de distance de la ville.

Dans un pays où la moindre bourgade possède des tramways, on n'a pas voulu tarder à en pourvoir une capitale. La concession en a été donnée pour soixante kilomètres. Comme à Buenos-Ayres il en passera au moins une ligne dans chaque rue.

C'est un privilège véritablement digne d'envie pour des villes nées d'hier, comme celle dont je parle, d'avoir pu profiter dès le premier jour de leur existence, de toutes les grandes découvertes modernes. Ainsi à La Plata, avant même que le gaz fut installé, la ville était déjà éclairée à la lumière électrique. On a adopté le système des lampes Brush. Sur toutes les places on a érigé des colonnes en fer très légères, de 35 à 40 mètres de hauteur, permettant d'éclairer à une très grande distance. Sur la place de la Législative, c'est un véritable phare qu'on a construit et les navires qui remontent le Rio de La Plata pour aller à Buenos-Ayres peuvent l'apercevoir de fort loin. La nouvelle ville sera aussi dotée sans retard d'un réseau téléphonique.

L'épidémie qui a décimé Buenos-Ayres en 1871 et dont la violence a été attribuée avec raison à l'absence d'égouts dans cette ville, a fait prendre aux autorités de La Plata la précaution d'en construire immédiatement. On aura par là l'avantage de ne pas bouleverser plus tard le sol des rues comme cela se voit à chaque instant dans les vieilles villes. On a cherché à appliquer le système du tout à l'égout, et, pour cela, on s'est arrangé de façon à donner le plus de pente possible au réseau projeté, ce qui était une difficulté assez grande puisque la nouvelle ville est bâtie sur un sol presque plat.

La distribution d'eau a été réglée en conséquence, de façon à pouvoir nettoyer facilement ces égouts et le plus rapidement possible.

L'eau destinée à l'alimentation des fontaines privées et publiques provient de puits artésiens situés à une lieue environ de la ville. Cette eau est très claire et très limpide, elle aurait même, paraît-il, l'inconvénient d'être un peu trop pure. Les Parisiens ne se plaindraient sans doute pas de cet inconvénient là, quand on leur distribue de l'eau de Seine.

On estime que les puits existants pourront suffire à tous les besoins futurs, quelque puisse être d'ailleurs l'augmentation de la population.

En reprenant le chemin de fer pour rentrer à Buenos-Ayres, et pendant le trajet, je ne pou-

vais m'empêcher de penser, non sans quelque tristesse, après tout ce que je venais de voir, que le journaliste argentin dont j'avais lu l'article à La Plata même, avait peut-être malheureusement raison en concluant que l'avenir du monde n'était plus dans le Vieux-Monde, mais en Amérique !

III

APERÇU HISTORIQUE SUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE DEPUIS SA SÉPARATION DE L'ESPAGNE.

J'ai déjà eu l'occasion de dire que les habitants de Buenos-Ayres se donnaient le nom de Porteños, les habitants du port : ils entendent par là se distinguer nettement des habitants des provinces, les Provinzianos. Il ne faut pas croire qu'il n'y ait là qu'une nuance comme celle qui existe chez nous entre les Parisiens et les provinciaux. Il y a comme on va le voir, une distinction bien plus marquée.

Presque au lendemain du jour que le peuple argentin considère comme la date de son indépendance, c'est-à-dire le 25 mai 1810, les rivalités commencèrent entre les habitants de Buenos-Ayres, les Porteños et les habitants des provinces, les Provinzianos.

En réalité, l'indépendance des États du Rio de la Plata ne peut compter comme définitivement établie qu'à partir de 1825, où après avoir été reconnue par les États-Unis de l'Amérique du Nord, elle le fut ensuite par l'Angleterre et par les autres puissances européennes. C'est quand la guerre de l'Indépendance fut terminée que commencèrent les dissensions intestines relativement à la forme définitive à adopter pour le gouvernement. L'un des premiers présidents élus par le congrès fut Bernardino Rivadavia. Il était partisan d'une constitution unitaire qui aurait donné Buenos-Ayres comme capitale à la nouvelle République. Mais la majorité de l'assemblée qui l'avait élu voulait une constitution fédérale, quoique le système eut déjà été essayé en 1820 et n'eût abouti qu'à l'anarchie. Rivadavia, découragé par les luttes continuelles entre les fédéraux et les unitaires du congrès, donna sa démission pour éviter la guerre civile. L'assemblée élut à sa place le colonel Dorrégo, chef du parti fédéral. Il y eut alors un moment de trêve, parce que le Brésil qui voulait s'emparer de la Banda Orientale avait déclaré la guerre à la République Argentine à la fin de 1825. Les deux partis adverses s'unirent contre lui et les Brésiliens furent défaits par le général Lavalle à la bataille d'Ituzaingo, le 20 février 1827.

Le Brésil, battu aussi sur mer par l'amiral

Brown, dut reconnaître l'indépendance de la République Orientale.

La guerre finie, les luttes intestines recommencèrent de plus belle. Le général Lavalle, unitaire, renverse le gouvernement fédéraliste de Dorrégo, fait prisonnier ce dernier et le fait fusiller. Ce fut là une très grande faute que les unitaires ne devaient pas tarder à payer bien cher. La lutte devint acharnée entre les deux partis rivaux dans toutes les provinces de la République. C'est alors qu'apparut parmi les chefs fédéralistes, un homme destiné à devenir tristement célèbre par la suite, don Juan Manuel de Rosas. Il avait d'abord été unitaire, mais comme il avait été fait général par Dorrégo, quand il apprit sa mort tragique, il se mit à la tête d'une troupe de Gauchos et entra en lutte contre Lavalle. Il devint presque aussitôt le plus en vue des chefs fédéralistes. Le 6 décembre 1829, la Chambre des représentants le nomme gouverneur de Buenos-Ayres. Bien plus, elle le déclare le *Restaurateur des lois et des institutions de la province de Buenos-Ayres.* Il n'est pas encore dictateur, mais son influence grandit peu à peu, grâce surtout à ses succès contre les Indiens et à sa modération savamment calculée. Mais il sait travailler sous main à rendre tout gouvernement impossible à ceux qui lui succèdent comme gouverneurs de Buenos-Ayres.

Aussi, quand de nouveaux troubles éclatent dans les provinces du Nord en 1835, la Chambre des représentants le nomme de nouveau gouverneur de Buenos-Ayres, et lui accorde la *Suma del poder publico*, c'est-à-dire des pouvoirs extraordinaires pour cinq ans. C'est la dictature qui commence, dictature qui devait durer dix-sept ans et telle que l'histoire en compte peu de semblables. On a appelé Rosas un Néron moderne et il faut reconnaître qu'il a bien mérité ce nom, s'il est vrai, comme on le rapporte, qu'il ait fait périr pendant cette dictature plus de vingt-deux mille personnes. Quoique de naissance noble, Rosas avait passé sa jeunesse au milieu des gauchos et avait acquis parmi eux une grande popularité, en adoptant leur costume et leurs manières. C'était d'ailleurs un cavalier accompli, excellant à tous les exercices du corps, qualités qui sont fort prisées chez les habitants des pampas. C'est ce qui a pu faire dire au Dr Sarmiento dans son ouvrage « Civilisation et barbarie » qu'en confiant le gouvernement à Rosas, on l'avait donné *al mas de a caballo*, c'est-à-dire à celui qui maniait le mieux le cheval. Quand une fois il fut maître du pouvoir, ce fut sur ses fidèles gauchos qu'il s'appuya. Ils lui étaient dévoués corps et âme. On cite ce mot de l'un d'eux qui, en ayant assassiné un autre, répondit pour son excuse : « Il avait mal parlé du général Rosas. »

Grâce à l'appui de ces hommes de la pampa pour qui la vie d'un de leurs semblables ne compte pas plus que celle d'un animal, Rosas fut vite débarrassé de tous ceux dont il pouvait redouter l'influence. C'est ainsi que furent successivement assassinés les généraux Quiroga, (1) Reynafé et Hérédia.

Après ces meurtres, le parti fédéral l'emporte, et Rosas est réellement le souverain maître du pays. Bientôt, à la suite de malversations dont étaient victimes des Français habitant Buenos-Ayres, il commence à avoir des démêlés avec le gouvernement de Louis-Philippe. Les négociations à ce sujet n'ayant pas abouti, une escadre française vint, vers la fin de 1838, mettre le blocus devant les côtes de la République Argentine. Rosas, exaspéré, perd toute mesure, il fait régner la terreur à Buenos-Ayres. Une Société n'ayant d'autre but que l'assassinat et le pillage se forme sous son patronage. C'est la fameuse *Mashorca* dont les membres, au cri de « *Mueren los salvajes unitarios* » tuent sans pitié tous ceux qui portent ombrage au dictateur et confisquent leurs biens. Jamais Buenos-Ayres ne vit époque plus sinistre. La délation est par-

(1) Le général Quiroga était un gaucho encore plus violent et plus cruel que Rosas, et si ce dernier n'était pas parvenu à la dictature qu'il ambitionnait, Buenos-Ayres aurait sans doute eu à souffrir encore davantage de l'ambition de Quiroga.

tout, les parents sont dénoncés par leurs propres enfants, les maîtres par leurs serviteurs. L'esprit se révolte à la lecture de toutes les infamies qui se commirent pendant cette période de la dictature de Rosas. Tous ceux qui peuvent réussir à s'enfuir de Buenos-Ayres émigrent à Montevideo.

Rosas, qui rêvait depuis longtemps d'incorporer la République Orientale aux provinces de la Confédération Argentine, prend pour prétexte l'accueil qui est fait par les habitants de Montevideo aux émigrés argentins, et aussi quelques articles de journaux publiés contre lui, et s'efforce de susciter des troubles dans la République Orientale. Une chose l'exaspérait par-dessus tout : c'est qu'en raison du blocus de Buenos-Ayres par la flotte française, les affaires de Montevideo étaient en pleine prospérité, alors que celles de Buenos-Ayres étaient en souffrance. Les Montévidéens ne paraissaient du reste pas disposés à se laisser intimider par les menaces du dictateur. Ils espéraient avoir l'appui de la France en raison de l'obstination que mettait Rosas à ne pas céder aux réclamations du gouvernement français. Malheureusement c'est à ce moment qu'intervint une convention entre Rosas et l'amiral Mackau, commandant l'escadre française, convention qui laissait les Montévidéens livrés à leurs seules ressources.

Rosas avait trouvé facilement un complice pour la lutte qu'il voulait engager contre Montevideo dans un ancien président de la République Orientale, Ignacio Oribe, homme plus cruel encore que lui et qu'il avait nommé général de l'armée argentine. Oribe vint mettre le siège devant Montevideo au mois de février 1843. Cette guerre a duré près de dix ans, c'est-à-dire jusqu'à la chute de Rosas. Les étrangers habitant la ville assiégée prirent part à sa défense, et c'est là que Garibaldi, à la tête de la Légion italienne, commença sa réputation. La Légion française était commandée par le colonel Thiébault. Ce siège est marqué par une alternative de succès et de revers pour les assiégés et par l'intervention simultanée de la France et de l'Angleterre entre le gouvernement argentin et celui de l'Uruguay. Les négociations furent si mal conduites par les deux grandes puissances européennes que Rosas, bien loin d'être affaibli, vit son prestige augmenter en se posant en défenseur de l'indépendance américaine contre les étrangers. Néanmoins, en 1845, lassés par les atermoiements et les rodomontades de Rosas, les ministres anglais et français font déclarer le blocus de Buenos-Ayres par la flotte anglo-française. Celle-ci est même forcée de livrer, le 28 novembre 1845, le combat d'Obligado pour forcer l'entrée du Parana dont le dictateur avait fait fortifier la rive à cet endroit.

L'Angleterre se retire à plusieurs reprises des négociations. Du côté de la France on n'aboutit qu'à signer en 1849 le traité connu sous le nom de traité Le Prédour, lequel ne fut d'ailleurs pas ratifié par l'Assemblée législative française, issue de la Révolution de 1848.

La dictature de Rosas approchait cependant de son terme. La continuation du siège de Montevideo, l'arrêt complet des transactions commerciales dans la République Argentine, les exactions de Rosas, les excès de toute sorte commis par ses partisans, finirent par lasser les provinces et aussi les nations voisines, le Paraguay et le Brésil.

Le gouverneur de la province d'Entrerios, le général Urquiza, s'étant mis à la tête des mécontents, contracta une alliance offensive et défensive avec le Brésil, le Paraguay et naturellement aussi Montevideo. Pendant qu'une armée brésilienne entre dans l'Uruguay et fait lever le siège de Montevideo par Oribe, Urquiza passe le Parana à Diamante avec l'armée qu'il a réunie et marche sur Buenos-Ayres. Rosas rassemble tout ce qu'il peut de troupes, environ 25,000 hommes, et s'avance au devant de l'armée libératrice. La bataille a lieu le 3 février 1852 à Monte-Caseros, à quelques lieues de Buenos-Ayres. L'armée de Rosas est mise en déroute en fort peu de temps. Lui-même réussit à s'enfuir, et ne faisant que

traverser Buenos-Ayres, il se réfugie avec sa fille Manuelita à bord d'un vapeur anglais, *Le Centaure*, qui le conduisit en Angleterre. L'accueil qui lui fut fait par les Anglais fut véritablement scandaleux, après les crimes dont il s'était rendu coupable. Mais les Anglais sont coutumiers de faits de ce genre.

Rosas, après avoir été condamné à mort par les tribunaux de son pays, a vécu tranquillement à Southampton jusqu'en 1877.

La disparition du dictateur ne donna pas encore la paix à la République Argentine. Les Porteños ne purent en effet supporter sans irritation les premières mesures prises par le général Urquiza qui avait déclaré la libre navigation des fleuves argentins pour tous les pavillons, et l'abolition des douanes provinciales remplacées par une seule douane nationale. Aussi, la province de Buenos-Ayres se sépare-t-elle des autres provinces en refusant de reconnaître la constitution votée le 9 juillet 1853 par le congrès réuni à Saint-Nicolas. Urquiza qui, en récompense de ses services, avait été nommé Président de la République Argentine par ce congrès, transporte le siège du gouvernement à Parana, et, par suite d'une convention, il reconnaît la province de Buenos-Ayres comme formant un État indépendant. Cette situation dura jusqu'en 1857. A cette époque, les dissentiments entre le gouver-

nement régulier et celui de Buenos-Ayres s'étant envenimés, le général Urquiza s'était vu contraint de marcher encore une fois sur Buenos-Ayres. Il battit à Cépada, le 23 octobre 1857, les milices buenos-ayriennes commandées par le général Mitre, et Buenos-Ayres dut alors accepter la constitution de 1853.

Bientôt après, les six années de présidence du général Urquiza étant expirées, le Dr Santiago Derqui est élu à sa place et le général Mitre est nommé gouverneur de Buenos-Ayres.

Il y a un moment de calme qui ne dure malheureusement pas longtemps. C'est toujours la lutte entre les unitaires et les fédéralistes qui continue. Une bataille a lieu le 17 septembre 1861 à Pavon. C'est le général Mitre à la tête des troupes de Buenos-Ayres qui cette fois est vainqueur, grâce à l'abstention du général Urquiza décidé à ne pas soutenir le président Derqui. Celui-ci est obligé de se réfugier à Montevideo. Le général Mitre lui succède à la présidence de la République, d'abord provisoirement, puis d'une façon définitive, après son élection par le congrès le 25 octobre 1862.

Ses six années de présidence s'écoulent sans secousses à l'intérieur. Aussi la prospérité devient-elle générale dans les provinces de la République Argentine. De grands travaux sont entrepris tels que le chemin de fer de Rosario à

Cordova et celui du sud de la province de Buenos-Ayres qui doit être poussé jusqu'à Dolorès. On établit de nombreuses lignes télégraphiques.

Mais la Confédération Argentine, méconnaissant ses véritables intérêts, se laisse entraîner dans une alliance avec le Brésil et la République Orientale contre le Paraguay. On voit ce phénomène étrange de deux républiques s'unissant à un empire contre une autre république. Cette guerre, sur laquelle je reviendrai à propos du Paraguay, devait durer cinq années et se terminer par l'anéantissement complet de ce malheureux pays. Le gouvernement de la République Argentine ne devait pas attendre longtemps pour s'apercevoir de la faute qu'il avait commise en s'alliant au Brésil, malgré les torts considérables qu'avait pu avoir à son égard le président Lopez. A peine en effet le Paraguay était-il vaincu que les désaccords commencèrent entre les alliés, à propos de la délimitation à établir pour la nouvelle frontière entre le Brésil et la République Argentine, après l'occupation par cette dernière du territoire des Missions. Un moment même une rupture fut considérée comme inévitable. Les choses s'arrangèrent cependant, mais sans qu'aient disparu les motifs qui rendent une guerre fort probable entre le Brésil et la République Argentine, dans un avenir plus ou moins éloigné. En effet, le Brésil ne cesse pas de

convoiter la possession de Montevideo, et il espère bien s'en emparer quand les circonstances lui paraitront favorables. Ce jour-là, les Argentins comprendront peut-être la lourde faute qu'il ont commise en s'associant à l'anéantissement de la République du Paraguay.

Malgré tout, grâce à l'immigration européenne qui n'a cessé d'augmenter, la République Argentine continua de faire d'immenses progrès, aussi bien sous la présidence du Dr Sarmiento qui succéda au général Mitre en 1868, que sous celle d'Avellaneda qui succéda à son tour à Sarmiento en 1874.

Le président Sarmiento s'attacha principale- à développer l'instruction. Il provoqua la fondation de nombreuses écoles et bibliothèques, des institutions agricoles et industrielles. Au lieu de 20 écoles qui existaient dans la République en 1868, quand il prit la présidence, il y en avait près de 1,200 en 1874 quand il la quitta. On en compte aujourd'hui plus de 2,000 fréquentées par 150,000 enfants.

Son successeur, Avellaneda, dont le père avait été assassiné à Tucuman par les mazhorqueros de Rosas eut à réprimer une tentative d'insurrection au moment où il prit la présidence, au mois d'octobre 1874. C'étaient les partisans du général Mitre qui, toujours poussés par la jalousie des Porteños contre les Provinzianos ou plutôt

les Arribeños (1), comme ils les appellent maintenant, voulaient s'opposer à l'installation du Dr Avellaneda, sous le prétexte que les élections n'avaient pas été régulières, mais en réalité parce qu'il avait eu surtout les voix des provinces.

Les insurgés furent d'ailleurs facilement défaits et le général Mitre fit lui-même sa soumission au nouveau Président.

Des événements à peu près semblables se passèrent quand le général Roca eût été nommé à son tour président de la République en remplacement du Dr Avellaneda. Les partisans de son concurrent à la présidence, le Dr Tejedor, c'est-à-dire toujours les Porteños, tentèrent encore un soulèvement qui heureusement fut rapidement réprimé. L'échauffourée qui eut lieu aux portes mêmes de Buenos-Ayres fut cependant assez sérieuse. Les deux partis adverses s'étant trouvés tout à coup en face l'un de l'autre, aux deux extrémités d'un pont, se fusillèrent presque à bout portant avec des Remington. Aussi y eut-il pas mal de tués des deux côtés : 3,000 hommes environ. L'essentiel est que la victoire resta au gouvernement régulier. Le général Roca s'était distingué surtout par ses campagnes contre les Indiens en 1879. Sa présidence s'écoula sans qu'il eût d'autre émeute à combattre. Aussi la

(1) Les gens d'en haut.

prospérité atteignit-elle son apogée pendant toute cette période. Une exposition nationale qui eut lieu à Mendoza en 1885 montra les progrès étonnants qui avaient été faits dans toutes les branches d'industrie. Le général Roca avait inauguré, l'année précédente, la grande ligne de chemin de fer transandin qui de Buenos-Ayres conduit maintenant jusqu'à cette ville de Mendoza, c'est-à-dire au pied de la Cordillère. On a beaucoup parlé de raccorder cette ligne aux chemins de fer Chiliens, à travers la Cordillère, mais tous ceux qui ont franchi celle-ci jugeront que c'est là un projet qui n'est pas près de se réaliser.

Enfin, le 12 octobre 1886, M. Juarez Celman a succédé au général Roca comme président de la République. La transmission du pouvoir s'est faite pour ainsi dire en famille, car M. Juarez Celman est le beau-frère du général Roca dont il a épousé la belle-sœur. Il avait été auparavant gouverneur de la province de Cordova où il s'était distingué par sa lutte contre les cléricaux encore très influents dans cette province. Il a pris la présidence sans secousse et il n'a qu'à suivre les traditions de son prédécesseur pour que la République Argentine continue à prospérer comme elle l'a fait dans ces dernières années.

Le gouvernement de la République Argentine est régi actuellement par la constitution de

mai 1853 révisée en 1860. La forme du gouvernement est, d'après cette constitution, la forme représentative républicaine fédérale, avec les trois pouvoirs législatif, exécutif et judiciaire.

Le pouvoir législatif est exercé par un congrès formé de deux Chambres : Le Sénat, composé de 28 membres élus pour neuf années par les chambres législatives provinciales, à raison de deux sénateurs par province, et la Chambre des députés comprenant 86 membres élus par le peuple, à la majorité des voix, à raison de 1 député par 20,000 habitants.

Le pouvoir exécutif est confié au président de la République, élu pour six ans par un système de vote tout spécial. Il y a cinq ministères qui sont ceux : 1° de l'Intérieur ; 2° des Affaires Étrangères ; 3° des Finances ; 4° de la Justice, des Cultes et de l'Instruction publique ; 5° de la Guerre et de la Marine. Les ministres sont choisis par le président de la République et responsables.

Enfin, le pouvoir judiciaire est exercé par une cour supérieure de Justice. Il y a en outre cinq tribunaux fédéraux à Parana, Cordova, Mendoza, Salta et Buenos-Ayres.

IV

AVENIR DE LA RÉPUBLIQUE ARGENTINE

A l'époque où Alcide d'Orbigny visita Buenos-Ayres, c'est-à-dire en 1838, cette ville ne comptait que 60,000 habitants; elle en comptait 295,000 d'après le recensement de 1882 et 398,428 d'après celui de 1886. Elle a donc plus que quintuplé en cinquante années.

La population totale de la République Argentine qui, en 1838, s'élevait à 760,000 habitants et en 1869 ne s'élevait encore qu'à 1,812,492 habitants, était évaluée, en 1882, à 2,942,000 habitants. On estime que ce chiffre monte à présent à 3,200,000. Cet accroissement ne semble pas près de s'arrêter, car l'immigration européenne va toujours en augmentant chaque année. Rien n'explique mieux d'ailleurs l'importance de cette

immigration que les avantages de toute sorte qui sont faits par le gouvernement aux immigrants européens. En outre le climat de La Plata est un des plus sains et des plus doux qui existent et les Européens du nord, aussi bien que ceux du midi, s'y acclimatent vite et facilement.

Voici un tableau qui montre combien est considérable cette augmentation annuelle de population. Dans l'année 1860, le nombre des immigrants venus dans la République Argentine était de 5,656.

en 1865	de	11,767
en 1870	de	39,667
en 1875	de	42,066
en 1880	de	41,615
en 1881	de	47,489
en 1882	de	59,503
en 1883	de	63,243
en 1884	de	77,865

et en 1885 ce nombre est monté à 108,700.

Ce sont les Italiens qui forment la plus grande partie de ces émigrants, comme on peut le voir par le tableau suivant qui indique la nationalité des émigrants en 1884.

Italiens.	31,983
Espagnols.	6,832
Français	4,731
Suisses.	1,359
Autrichiens	1,329

Allemands	1,261
Anglais	1,021

Le reste appartient à des nationalités diverses. On sait que l'émigration allemande et anglaise se porte de préférence vers l'Amérique du Nord.

Sur l'ensemble de la population de la République Argentine, on comptait, au 31 décembre 1882, d'après l'almanach de Gotha.

1,907,000	Argentins
339,000	Italiens
161,000	Espagnols
153,000	Français
51,000	Anglais
54,000	Allemands et Suisses
165,000	divers

soit 923,000 étrangers.

Ces chiffres ne correspondent pas à ceux donnés par M. Bianconi dans sa carte commerciale de la République Argentine et qui sont les suivants:

Italiens.	228,410
Espagnols.	85,794
Français	75,616
Anglais.	16,178
Allemands.	9,452
Belges	9,430
Suisses	4,720
divers	43,000
Total	472,600

Quels que soient les chiffres qu'on adopte, on voit cependant qu'il y a dans la République Argentine plus d'un huitième de la population qui se compose d'étrangers. Aussi, bien qu'il existe entre tous ces étrangers de nationalités diverses les mêmes divisions, les mêmes jalousies qu'entre les nations dont ils sont les représentants, il n'en est pas moins vrai qu'il y a là une sauvegarde de plus en plus puissante contre le retour des révolutions qui ensanglantaient autrefois le pays. Ces étrangers en effet, se sentant aussi nombreux, ne sont guère disposés à se laisser enlever les biens qu'ils ont pu acquérir dans leur pays d'adoption.

D'ailleurs, d'après la loi argentine, les enfants nés dans la République, que leurs parents soient étrangers ou fils du pays, sont inscrits sur le registre de l'état civil et par conséquent considérés comme Argentins. Il en résulte qu'ils s'attachent facilement au pays dont ils sont originaires, puisque c'est en somme leur patrie, et qu'ils lui apportent en même temps les qualités et aussi les défauts de la race dont ils descendent. Il y en a même parmi ces nouveaux Hijos del pais qui, dès la première génération, oublient complètement la patrie de leurs pères. C'est un phénomène qu'on remarque, paraît-il, chez beaucoup de fils de Français. On est de prime-abord assez surpris de les entendre manifester

un grand mépris pour la France que, pour un peu, ils placeraient au-dessous de la République Argentine. Cela tient sans doute à ce qu'ils la croient plus affaiblie qu'elle ne l'a été réellement par les revers qui l'ont accablée en 1870. On ne peut en tout cas que constater le fait avec une certaine tristesse.

Il y a fort heureusement beaucoup d'exceptions. Par exemple l'un des personnages les plus influents de Buenos-Ayres à l'heure actuelle, le docteur Pellegrini, qui est vice-président de la République, depuis que le docteur Juarez Celman en est le président, descend d'une famille originaire de Nice, et il a toujours montré la plus grande bienveillance pour les Français.

Les Italiens sont à l'heure actuelle au nombre de plus de 250,000 dans la République Argentine, c'est sans doute cela qui a amené en 1885 un ministre italien, plus allemand que M. de Bismarck lui-même, je veux parler du comte de Robiland, à faire dans le Parlement italien une sorte de menace d'intervention dans les affaires de la République Argentine. Celle-ci y répondit d'ailleurs avec une grande dignité et l'affaire n'eut pas de suites.

Pour l'importance des transactions commerciales en général des nations étrangères avec la République Argentine, l'ordre n'est pas du tout le même que celui qu'elles occupent dans

le tableau que j'ai donné plus haut. Les Italiens, par exemple, qui tiennent dans ce tableau le premier rang, sont loin de le tenir dans le suivant qui donne le chiffre des importations et des exportations pour l'année 1885.

	Importations	Exportations
Angleterre	176,875,000 f.	56,135,000 f.
France	72,725,000	120,825,000
Belgique	37,315,000	74,415,000
Allemagne	36,315,000	42,568,000
États-Unis	35,035,000	27,820,000
Uruguay	21,210,000	16,840,000
Italie	21,035,000	11,240,000
Espagne	15,945,000	11,210,000

De ces chiffres, je ne veux retenir que ceux qui concernent la France. On voit que, si elle ne vient qu'au second rang pour les importations des produits argentins chez elle, elle tient de beaucoup le premier rang pour les produits qu'elle livre à la République Argentine. Ce sont principalement les vins, les tissus, les vêtements confectionnés, les sucres raffinés qu'elle expédie dans ce pays. Quant aux produits qu'elle en reçoit, ce sont les laines et les peaux brutes qui constituent la presque totalité du chiffre indiqué dans le tableau précédent.

Le chiffre total des affaires de la République Argentine a atteint :

En 1883	Importations . . .	402,175,000 f.
»	Exportations . . .	301,035,000
	Total	703,210,000
En 1884	Importations . . .	470,280,000 f.
»	Exportations . . .	340,145,000
	Total	810,425,000

Quoi qu'il en soit, on a peine à comprendre comment, malgré les 200,000,000 d'affaires que la France fait chaque année avec la République Argentine, il n'existe pas une seule banque française à Buenos-Ayres. Nous avons déjà constaté le même fait à Montevideo, mais il est encore plus surprenant ici. A quoi cela peut-il tenir? Personne, parmi ceux que j'ai interrogés sur ce point, n'a pu m'en donner l'explication.

On m'a raconté à Buenos-Ayres même qu'il y a quelques années, un grand établissement financier de Paris avait envoyé un de ses agents pour étudier la fondation d'une succursale, et que ce délégué avait consacré à se divertir tout le temps qu'il avait passé à Buenos-Ayres. Le projet n'ayant pas abouti, on est en droit de supposer qu'à son retour en France l'agent en question se sera contenté de dire qu'il n'y avait pas de bonnes affaires à traiter dans un pays où l'on s'amusait tant.

Cependant les diverses banques qui existent à

Buenos-Ayres semblent assez bien réussir. On dit, par exemple, que la « London and River Plate Bank and Company » qui possède des succursales à Rosario et à Montevideo fait des bénéfices annuels dépassant parfois 4 millions. En 1886, elle a encore distribué 11 0/0 net à ses actionnaires.

Outre cette banque et les établissements nationaux, c'est-à-dire la Banque Nationale, la Banque Provinciale et la Banque Hypothécaire, il y a encore deux ou trois banques anglaises, une italienne, la Banque d'Italie et du Rio de la Plata, une espagnole, la Banque Carabassa et Compagnie, et plusieurs grandes maisons allemandes qui émettent du papier sur leurs succursales d'Europe.

Il y a lieu d'espérer qu'un jour ou l'autre une des grandes banques de Paris se décidera enfin à fonder un établissement à Buenos-Ayres avec des succursales à Montevideo et à Rosario. Elle peut être assurée à l'avance du succès. Il paraît du reste que déjà un groupe de Français à Buenos-Ayres a jeté les bases d'une Société anonyme devant prendre le nom de Banque Française du Rio de la Plata.

La République Argentine touche au moment où elle va recueillir les fruits du calme dans lequel se sont effectuées les dernières élections présidentielles.

L'extension des voies ferrées dans tous les sens, au nord vers la Bolivie, au sud jusqu'aux confins de la Patagonie, à l'ouest jusqu'à la Cordillère des Andes, la création du port de la Plata, l'amélioration prochaine de celui de Buenos-Ayres, tout cela contribuera encore à donner plus de développement à son commerce.

On compte qu'à l'heure actuelle la République Argentine possède un réseau ferré de plus de 6,000 kilomètres en exploitation, représentant un capital de près de 900 millions de francs.

L'industrie elle-même sous ses diverses formes commence à s'implanter dans ce pays, grâce surtout aux capitaux étrangers. Des tanneries, des brasseries, des moulins mûs par la vapeur, des fabriques de draps, de produits chimiques, de savon etc., existent déjà dans la province de Buenos-Ayres. L'industrie sucrière fait des progrès rapides chaque année dans la province de Tucuman. Enfin les vignobles des provinces de San Juan et de Mendoza commencent à produire des vins en quantité considérable.

Quant à la culture des céréales et à l'élevage du bétail, c'est toujours là ce qui constitue la plus grande richesse du pays. Pour le bétail, la République Argentine occupe le troisième rang parmi les nations du monde qui comptent le plus d'animaux et vient immédiatement après les États-Unis et la Russie. En 1881, on estimait que

le nombre de moutons n'était pas moindre de 70,000,000, celui des animaux d'espèce bovine de 12,000,000 et le nombre des chevaux de 4,500,000.

La conquête de terres nouvelles et la fondation de colonies importantes dans le Gran Chaco ne font qu'accroître chaque jour cette richesse, car les terres de cette région sont d'une rare fertilité.

V

LA VIE A BUENOS-AYRES

On conçoit sans peine que, grâce au nombre considérable d'étrangers qui habitent Buenos-Ayres, cette ville ait un cachet tout cosmopolite.

Les fils du pays ont adopté non seulement les modes de l'Europe, mais aussi dans une certaine mesure ses mœurs et ses coutumes. La jeunesse argentine ne se contente pas de se faire habiller par les tailleurs de Paris ou de Londres, elle veut aussi prendre les allures du Parisien ou du gentleman anglais.

Les Argentins ont d'ailleurs une réelle facilité pour apprendre les langues étrangères. Tous ceux qui se piquent d'avoir reçu une instruction un peu étendue parlent fort bien le français et l'anglais.

La langue officielle du pays est l'espagnol, mais on peut dire qu'à Buenos-Ayres le français est parlé, pour ainsi dire, autant que l'espagnol. Cela s'explique facilement parce que la plus grande partie des livres qui servent pour l'enseignement dans les collèges d'instruction secondaire, aussi bien que dans les universités, sont des livres français. Les Argentins aiment beaucoup notre littérature; on nous permettra de dire qu'en cela d'ailleurs ils font preuve de bon goût. On voit aux vitrines des libraires la plupart des ouvrages des écrivains français, presque en même temps qu'ils font leur apparition à Paris. Ainsi, quand je suis arrivé à Buenos-Ayres, j'ai été étonné de voir le roman de *Sapho*, d'Alphonse Daudet, qui venait seulement d'être mis en vente chez les libraires parisiens au moment où je quittais Paris. Un des auteurs les plus goûtés dans toute l'Amérique du sud, c'est Jules Verne; on rencontre ses livres partout.

D'après les statistiques annuelles, il entrerait dans la République Argentine jusqu'à 140,000 volumes français pour 6,000 espagnols.

La vie à Buenos-Ayres est assez chère, les loyers y sont également très élevés. Il y a plusieurs grands restaurants, les meilleurs sont tenus par des Français. L'un d'eux, le café de Paris, est très fréquenté, et l'on y mange presque aussi bien que dans les meilleurs restaurants de

Paris. Il n'y a pas de boisson du pays; on commence cependant à boire des vins de Mendoza et de San Juan; mais on consomme beaucoup plus de vins français surtout ceux de Bordeaux. On boit aussi des vins d'Espagne et d'Italie.

La bière vient en grande partie d'Allemagne. Il y a plusieurs marques très renommées, entre autres celle du Caballo, mais cette bière coûte très cher. Une bouteille se paie jusqu'à soixante centavos, c'est-à dire près de trois francs de notre monnaie. Il s'est fondé déjà quelques brasseries dans le pays et la bière qu'elles fabriquent, principalement la bière *Bieckert*, n'est pas trop mauvaise.

Dans un pays où il y a une aussi grande quantité de bœufs et de moutons, la viande est naturellement bon marché, mais elle n'est généralement pas bonne, ce qui tient à la nourriture qu'on donne aux bestiaux. Le lait et le beurre, ou du moins ce qu'on appelle de ce nom, la *manteca*, sont d'un goût affreux.

On mange aussi beaucoup de poisson provenant du Rio de La Plata, mais bien que pêchés dans la même rivière, ils sont bien inférieurs comme qualité à ceux que l'on vous sert à Montevideo. Le meilleur est celui que l'on désigne sous le nom de *surubi*, qui ressemble beaucoup au brochet et qui pèse jusqu'à 25 et 30 livres, et le *peje-rey* ou poisson roi qui est une sorte d'éperlan, et la *dorada*.

Les légumes sont à peu près les mêmes que ceux que nous avons en France, mais d'une qualité très inférieure.

Quant aux fruits, ce sont les mêmes : pommes, poires, raisins, etc, ; on trouve en outre des bananes et des ananas qui viennent du Brésil et des oranges provenant du Paraguay.

Une chose qui coûte fort cher à Buenos-Ayres, c'est un bon cigare. Il est vrai qu'on en trouve d'excellents, car ce sont en général des havanes purs. Les cigares communs et les tabacs ordinaires viennent de Bahia et du Paraguay. D'ailleurs on fume presque exclusivement la cigarette. On en vend de toutes les formes et de toutes les grosseurs. La fabrication est libre et chaque marchand a pour ainsi dire sa marque.

Si presque tout se vend fort cher à Buenos-Ayres, en retour les appointement des employés de commerce et les salaires des ouvriers sont généralement élevés. Ainsi, par exemple, les ouvriers du bâtiment, maçons, charpentiers, serruriers, qui sont très demandés, gagnent depuis 8 francs jusqu'à 15 francs par jour. Des cuisiniers, très recherchés aussi, peuvent gagner depuis 60 francs jusqu'à 150 francs par mois, logés et nourris. Les cultivateurs sont payés de 80 jusqu'à 120 francs par mois avec logement et nourriture.

L'unité monétaire est le patacon (j'ignore d'où

vient ce nom) ; c'est le peso papel ou la piastre monnaie courante qui devrait normalement valoir cinq francs, mais qui, à cause des variations très grandes du cours de l'or, est toujours au-dessous de ce taux. C'est tantôt 4 fr., tantôt 4 fr.25, ou 4 fr. 50.

Il n'y a guère en circulation que du papier, des coupures depuis cinq centavos. On a souvent ses poches bourrées de ce papier, sans en avoir pour beaucoup d'argent, c'est peut-être là ce qui explique qu'on le dépense si facilement. On reçoit quelquefois des pièces en argent de vingt centavos ou de dix centavos. Quant à l'or argentin, je n'en ai jamais vu une seule pièce, j'ignore s'il existe.

Du reste toutes les pièces d'or étrangères ont cours dans la République Argentine ; on recherche surtout la livre sterling et la pièce française de vingt francs. Le système décimal a été adopté par le gouvernement argentin, mais dans l'usage courant, on emploie encore beaucoup les anciennes mesures espagnoles. Ainsi pour les poids on ne compte guère que par arrobes de 25 livres et pour les longueurs par varas. Une vara vaut $0^{m}866$ m. Les lieues sont de 5 kilomètres, ou plus exactement de 6,000 varas, ce qui fait 5,196 mètres.

Une des grandes distractions qu'on peut s'offrir quand on est à Buenos-Ayres, c'est la chasse.

Un samedi, nous prîmes avec mon ami D..., à la station de la place du Onze-Septembre, le train de la ligne transandine qui nous conduisit en quelques heures à Mercédès. Une hospitalité charmante nous attendait chez des compatriotes habitant la République Argentine depuis fort longtemps. Je conserverai toujours le meilleur souvenir de l'excellent accueil qui nous fut fait dans cette famille.

Le lendemain matin de bonne heure, le fils de notre hôte nous conduisit à une *Estancia* située à deux lieues de Mercédès et appartenant à un Anglais. Je prenais ainsi un avant-goût de la pampa. La pampa, c'est l'immensité, c'est l'infini comme l'Océan. Aussi loin que peut porter la vue, le terrain est aussi plat que la surface des eaux. A peine quelques ondulations qu'on prendrait réellement pour des vagues. Peu d'herbe, presque jamais d'arbres, aucun repère en un mot pour apprécier les distances. Dans les parties qui sont encore incultes, on ne voit guère que des chardons et cette plante fort connue dans nos jardins sous le nom de *gynérium argenteum* qui n'est autre que l'herbe de la pampa.

Le gibier abonde dans ces plaines immenses, il est peu farouche, car, dans les parties éloignées des villes, il est rarement troublé par les coups de fusil des chasseurs. Les indigènes ne prati-

quent guère la chasse qu'au lasso et au piège.

Quoi qu'il y ait pas mal de perdrix, nous n'en vîmes pas beaucoup. Celles que j'ai vues sont à peu près semblables aux nôtres, mais cependant un peu plus grosses. Il y en a du reste une autre espèce plus petite qu'on appelle *Tinemou* et qui ressemble à nos cailles. Mais sa chair est moins bonne que celle de la grosse qui est fort délicate. Elles ne vont ni l'une ni l'autre par compagnies, comme nous sommes habitués à les voir en France, mais généralement on les rencontre deux par deux. En revanche, nous fîmes un véritable carnage de gibier d'eau, canards de toute espèce, vanneaux, poules d'eau. Le terrain que nous parcourions était fort marécageux. A chaque instant, il fallait traverser de petites flaques d'eau, des *lagunas*, ayant de la vase jusqu'aux genoux. Un oiseau fort commun et sur lequel on ne s'amuse pas à tirer, parce que sa chair est dure et coriace comme celle du corbeau, c'est le *tero-tero*. C'est une sorte de pluvier qui pousse un cri strident assez conforme au nom qu'on lui a donné. Il semble être toujours là pour prévenir les autres oiseaux de l'approche du chasseur. Aussi, quelquefois agacé de voir s'envoler le gibier ainsi mis en éveil par lui, on se décide à lui envoyer un coup de fusil. Si on le manque, il ne s'en inquiète guère et ne s'éloigne pas hors de portée.

Pendant notre retour, il nous arriva un de ces accidents qui ne doivent pas être rares dans des terrains aussi entrecoupés de marécages. Nous suivions dans notre voiture, à travers champs, un magnifique flamand, afin d'essayer d'en approcher à portée, quand tout à coup les deux chevaux de notre attelage enfoncèrent dans la vase jusqu'au poitrail et notre voiture elle-même jusqu'au moyeu des roues. Nous étions *empuntanados*, suivant l'expression usitée en pareil cas.

Il était six heures du soir, le soleil baissait déjà au-dessous de l'horizon, la nuit allait venir rapidement, et nous ne savions guère comment nous sortir de là. Bravement, mes deux compagnons et moi, nous nous mettons dans la boue jusqu'à la ceinture, après avoir dégagé les chevaux, pour essayer de soulever la voiture. Mais nos efforts n'aboutissaient qu'à l'enfoncer davantage. D... et moi nous tirons alors nos quatre coups de fusil en l'air, en même temps, dans l'espoir que quelque péon d'une estancia des alentours, en entendant cette formidable décharge, aura l'idée de venir à notre secours. Mais ce fut peine perdue. Enfin notre conducteur prit le parti d'enfourcher un de ses chevaux et de courir jusqu'à l'estancia la plus voisine. Il ne tarda pas à revenir avec deux péons et trois chevaux, et, grâce à ce renfort, nous parvînmes enfin à nous dépétrer, mais dans quel état !

En reprenant le chemin de la maison, fort égayés par cet incident tragi-comique, nous nous vengeâmes sur les malheureuses viscaches que nous rencontrions à chaque instant.

On désigne sous ce nom un petit animal de la grosseur d'une marmotte ou d'un renard qui est tout à fait spécial à la République Argentine. Il pullule dans la pampa, au point qu'on se demande si la pampa n'a pas été faite pour lui, ou si lui-même n'a pas été créé pour la pampa. Cela est si vrai qu'on ne le rencontre pas de l'autre côté du Rio-Uruguay, dans la Banda Orientale, ni dans les provinces méridionales du Brésil. La viscache a le poil gris cendré sur le dos et blanc sur le ventre. Elle possède quatre dents très longues et très aiguës sur le devant, deux en haut et deux en bas. Quand elle est blessée, si on n'y prenait garde, elle vous couperait parfaitement un doigt avec ces dents.

Les mœurs de cet animal sont fort curieuses. Il ne sort presque jamais dans le jour ; il a des terriers où il vit en famille comme le lapin. Mais aussitôt que le soleil est couché, il apparaît hors de son trou. Par les beaux clairs de lune on en voit des quantités folâtrer au bord des terriers. On ne le chasse pas parce que sa chair n'est pas estimée, du moins par les Argentins, et que sa fourrure ni sa peau ne sont bonnes à rien. Un des traits du caractère des viscaches, c'est de

ramasser tout ce qu'elles trouvent dans la plaine, vieux os d'animaux morts, débris de toute sorte, et elles les apportent à l'entrée de leurs gîtes. Il paraît que, quand on a perdu un objet quelconque, on n'a qu'à chercher auprès des terriers du voisinage, on est à peu près sûr de l'y retrouver.

Une autre singularité, c'est que la viscache partage son domicile avec une espèce de petit hibou ou de petite chouette qui reste sur le terrier pendant tout le jour, alors que la viscache dort, et qui rentre au contraire la nuit pendant qu'elle est dehors.

Nous avions tué une vingtaine de viscaches, mais nous nous contentâmes d'en emporter deux petites. Le maître d'hôtel du Club français à qui nous les donnâmes les fit servir, deux jours après, à la table du Club en guise de lapin, et la chair en fut trouvée excellente par tous ceux qui en mangèrent et qui auraient sans doute refusé d'y goûter, s'ils avaient su que c'était de la viscache qu'on leur servait.

Le 15 août, j'assistai aux grandes manœuvres de l'armée argentine qui eurent lieu devant le président de la République à l'occasion de la remise de drapeaux à plusieurs régiments.

Le président de la République est de droit commandant en chef des forces de terre et de mer. Le président J. Roca qui s'est montré

excellent général dans les expéditions contre les Indiens a donné, pendant toute la durée de sa présidence, les plus grands soins à l'armée.

Celle-ci se compose de :

12 régiments d'infanterie avec 3,600 hommes de troupe.

12 régiments de cavalerie avec 2,800 hommes de troupe.

1 régiment d'artillerie avec 1,000 hommes de troupe et 8 batteries Krupp. L'infanterie est armée de fusils Remington.

Le nombre des officiers est bien supérieur à ce qu'il devrait être pour l'effectif. On ne compte, en effet, pas moins d'une vingtaine de généraux et une cinquantaine de colonels, et la même proportion existe pour les officiers des grades inférieurs. Aussi rencontre-t-on journellement dans les rues de Buenos-Ayres une foule de messieurs très galonnés.

Les uniformes se rapprochent beaucoup de ceux de l'armée française, surtout ceux de l'artillerie qui sont presque exactement copiés sur ceux des artilleurs français. Toute l'armée porte le képi.

C'était la première fois que l'armée argentine se livrait à de grandes manœuvres. Aussi comme elles avaient lieu à côté du parc de Palermo, une grande partie de la population de Buenos-Ayres s'y était rendue comme à une petite fête. Les

curieux s'étaient répandus un peu partout. Pendant la fusillade, quelques gauchos, de ceux probablement qui sont enrôlés de force dans l'armée après quelque mauvais coup, voulurent s'offrir le plaisir de canarder à leur aise les gringos, car deux ou trois spectateurs furent tués et plusieurs autres blessés par des balles perdues.

Je remarquai beaucoup, pendant ces manœuvres, un vieux général à barbe blanche, monté sur un superbe cheval, qui se donnait un mal extrême pour faire manœuvrer à peu près régulièrement les troupes sous ses ordres. Il ne cessait de courir d'une extrémité à l'autre de la ligne des tirailleurs, et son cheval était blanc d'écume. Je ne sais si dans un engagement sérieux, il aurait pu se livrer à ce manège sans risquer d'être tué dix fois.

Buenos-Ayres possède une presse nombreuse et quelques-uns de ses organes sont réellement remarquables. En tête, il faut citer la *Nacion* dont le format est plus grand que celui de nos plus grands journaux de Paris. Il est rédigé sous l'inspiration du général B. Mitre, ancien président de la République Argentine et qui est lui-même un écrivain de mérite. Le général Mitre a composé sous le titre de *Historia de Belgrano y de la Independencia Argentina*, un ouvrage considérable qui constitue l'historique le plus complet de l'Indépendance sud-américaine. La

Nacion publie des correspondances d'Europe et surtout de Paris, de Londres et de Madrid qui sont fort intéressantes.

Ensuite viennent les journaux la *Prensa*, le *Diario*, le *Nacional*, le *Sud-America*, la *Patria Argentina* qui sont également dirigés d'une façon distinguée.

Presque tous ces journaux publient des feuilletons : ce sont généralement des traductions de romans français en vogue.

Il y a de plus quelques journaux illustrés et satiriques comme *El Siglo Illustrado*, la *Mariposa*, *El mosquito*. Ce dernier est dirigé par un Français dont les caricatures sont curieuses.

Cela n'empêche pas les capitales des différentes provinces de la République d'avoir également leurs journaux spéciaux.

Les colonies étrangères de Buenos-Ayres ont aussi chacun leurs organes dans la langue de leur pays. Pour les Français, ce sont : le *Courrier de la Plata* et l'*Union Française*, pour les Anglais *The Standard* et *The Herald*, pour les Italiens la *Patria Italiana* et l'*Operaio Italiano*, pour les Espagnols, *El Correo Espanol*, pour les Allemands le *Deutsche Plata Zeitung*.

Je ne veux pas non plus oublier de mentionner qu'à Paris il se publie en français, sous la direction de M. O. S. Lamas, ancien consul, une revue

exclusivement consacrée aux pays latins d'Amérique, la *Revue Sud-Américaine* qui est destinée à encourager vivement l'émigration européenne vers ces riches pays d'outremer.

VI

ROSARIO — CORDOVA — TUCUMAN

Le 16 août, je me mettais en route pour l'intérieur. Je pris à *l'Estacion Central* le train qui conduit en trois heures jusqu'à *Campana*. Cette petite ligne qui longe presque continuellement le Rio de la Plata ne traverse que des pâturages fort monotones.

A Campana, le train s'arrête sur le bord même d'une des branches du Parana, à côté d'un quai où peuvent accoster les bateaux qui font le service du fleuve jusqu'à Rosario et Santa-Fé. A cette époque, en effet, Rosario n'était pas encore relié à Buenos-Ayres par le chemin de fer comme il l'est maintenant. On a prolongé depuis lors la ligne de Campana jusqu'à Rosario

et elle sera même poussée plus tard jusqu'à Santa-Fé. Les voyageurs n'ont donc plus à supporter l'ennui du transbordement à Campana. Était-ce bien un ennui d'ailleurs? Pour ma part je n'en ai pas jugé ainsi.

A peine embarqué à bord de la *Léda*, bateau fort confortablement aménagé de la Compagnie La Platense, il nous fut servi un excellent dîner de cuisine française. Du reste, presque tout le personnel du bord était français, et après le dîner, par une soirée délicieuse, je restai sur le pont jusqu'à une heure avancée de la nuit à causer avec le commissaire du bord, de la France et de Paris, de Paris surtout qu'il avait quitté depuis longtemps.

La distance qui sépare Campana de Rosario est à peu près la même que celle de Montevideo à Buenos-Ayres, c'est-à-dire environ deux cents milles. On met toute la nuit à faire ce trajet, mais le voyage est bien plus agréable que celui de Montevideo à Buenos-Ayres. Les branches du Parana, par lesquelles on passe, sont souvent fort étroites et les rives sont couvertes de saules que le bateau frôle parfois. La nuit était très claire et nous pouvions voir le paysage presque aussi bien qu'en plein jour. Il était près de minuit quand j'allai me reposer dans ma cabine. A ce moment le Parana s'était beaucoup élargi, et il n'avait pas moins de quatre à cinq kilomètres

de largeur ; on ne distinguait plus guère les rives ni d'un bord ni de l'autre.

Le Parana, avant de se joindre avec l'Uruguay pour former le Rio de La Plata, a un cours de plus de 4,000 kilomètres. C'est l'un des plus grands fleuves du monde. Il prend sa source dans la Sierra de Espintaza au Brésil et il reçoit les eaux d'un autre grand fleuve, le Rio Paraguay, qui lui-même a un cours qui n'est pas inférieur à 1,800 kilomètres. Ses autres affluents sont insignifiants, mais on ne peut s'étonner qu'avec deux affluents comme le Parana et l'Uruguay, le volume d'eau que débite le Rio de la Plata dans la mer dépasse celui de toutes les rivières d'Europe réunies.

Le matin, vers cinq heures, m'apercevant que le bateau stoppait, je montai à la hâte sur le pont, croyant que nous étions arrivés. Mais nous ne nous trouvions encore qu'à un petit port appelé Saint-Nicolas où nous débarquions des voyageurs et des marchandises. Ce n'est que trois heures plus tard que la *Léda* atterrissait devant le quai de Rosario. Ici, contrairement à ce qui se passe à Buenos-Ayres, en raison de la profondeur du Parana, les bateaux de 1,000 à 1,200 tonneaux peuvent accoster à la rive. C'est là d'ailleurs ce qui explique en partie l'importance qu'à prise cette ville qui se trouve être, par ce fait, un grand port fluvial.

La rive droite du Parana sur laquelle se trouve Rosario est formée de falaises atteignant souvent 30 ou 40 mètres de hauteur et qu'on appelle des barrancas. La rive gauche au contraire est excessivement plate.

Rosario est bâtie sur ces barrancas et il faut gravir une pente assez raide pour atteindre l'intérieur de la ville. Celle-ci ne possède aucun monument réellement digne d'être cité. Ce n'est qu'une ville de commerce. Il s'y est déjà créé aussi un peu d'industrie. Ainsi il y a des brasseries, des fabriques de chocolat et de glace, des tanneries, des fabriques d'huile. Mais ses établissements les plus importants sont les *barracas* qui servent d'entrepôt, comme celles de Buenos-Ayres, à tous les produits de l'intérieur. Il y a aussi sur le bord du Parana, à proximité de la station du chemin de fer, un élévateur à vapeur, probablement l'établissement de ce genre le plus important de toute la République Argentine.

Il n'y a qu'une seule ligne de tramways, mais elle dessert presque toute la ville en passant par les principales rues.

Le téléphone est très répandu à Rosario ; on en use et on en abuse : on pourrait dire qu'on en a mis partout, et les fils aériens qui se croisent au-dessus des rues sont si nombreux qu'ils peuvent presque servir à fournir de l'ombre en été.

L'importance commerciale de Rosario tient surtout à sa situation géographique qui en fait comme la porte d'entrée et de sortie de toutes les marchandises de dix des provinces les plus importantes de la République.

Dans ces dernières années, c'est par son port qu'est passé presque tout le matériel destiné à la construction du chemin de fer transandin et au prolongement de la ligne du Central nórd vers la frontière de la Bolivie. En outre, depuis que ce dernier pays, à la suite de la guerre malheureuse qu'il a soutenue avec le Pérou contre le Chili, a perdu les ports qu'il possédait sur le Pacifique, une grande partie de ses produits destinés à l'Europe a pris le chemin de la République Argentine. Ils sont transportés à dos de mulets jusqu'à Tucuman, et là, chargés sur le chemin de fer pour venir à Rosario où ils sont embarqués. C'est un trafic considérable qui ne fera encore qu'augmenter le jour où la ligne Central nord atteindra par Jujuy la Bolivie elle-même.

Le Brésil et le Chili l'ont d'ailleurs bien compris, car ils s'efforcent de faire rapidement les travaux nécessaires pour que les produits boliviens passent par leur territoire ; mais, en attendant, ceux-ci continuent à être une source de grande richesse pour Rosario qui est leur port d'embarquement.

Il y a plusieurs grandes Compagnies de navi-

gation qui ont un service direct et mensuel entre l'Europe et Rosario, la ligne des Chargeurs-Réunis du Havre, par exemple. Il y a en outre deux lignes anglaises et une italienne.

Les distractions ne sont naturellement pas variées à Rosario où on ne s'occupe guère que d'affaires. Il y a cependant un théâtre qui porte le nom pompeux d'Opéra; mais la troupe espagnole qui y jouait au moment où je m'y trouvais était d'une médiocrité qui dépasse toute expression.

J'assistai plusieurs fois le dimanche à des courses de gauchos qui avaient lieu en dehors de la ville. Ces courses n'ont rien de commun avec celle de Longchamps ou d'Auteuil. Presque tous les assistants sont à cheval. Deux ou trois gauchos, après s'être défiés, se mettent en ligne et au signal de « *Vamos* » donné par l'un d'eux, ils s'élancent droit devant eux, d'abord au petit trot, puis accélèrent la vitesse et bientôt ils enlèvent leur chevaux dans un galop furieux.

C'est assez monotone et cela ne devient intéressant que lorsque les concurrents sont, comme il arrive souvent, des gamins n'ayant pas plus d'une dizaine d'années, et qui cependant se tiennent à cheval comme des cavaliers accomplis.

L'aspect de Rosario est absolument le même que celui des villes que j'ai déjà décrites. Ce

sont toujours des rues se coupant à angles droits, des cuadras régulières et des maisons n'ayant pour la plupart qu'un rez-de-chaussée ou un étage.

L'hôtel Universal où j'étais descendu est parmi les maisons qui font exception, car il a deux étages. Il est tenu par un Français et est très fréquenté ; c'est d'ailleurs le meilleur de la ville.

Rosario est la plus importante des villes de la République Argentine après Buenos-Ayres. Sa population croît très rapidement. En 1869, elle n'atteignait pas 25,000 âmes, en 1884, on en comptait 45,000, et bien certainement elle doit dépasser 50,000 à l'heure actuelle. Elle n'est pourtant pas la capitale de la province. C'est la ville de Santa-Fé qui a cet honneur, quoiqu'elle soit bien inférieure à Rosario et comme population et comme importance. On n'y compte pas en effet plus de 10,000 habitants.

La province de Santa-Fé est celle qui a le plus progressé depuis vingt ans, après celle de Buenos-Ayres naturellement. C'est d'ailleurs la plus avancée au point de vue de la colonisation agricole et celle où les immigrants européens se sont portés de préférence :

En 1881, on estimait qu'il y avait dans la province de Santa-Fé.

16,000 Italiens
4,000 Suisses

2,500 Français
1,700 Allemands
800 Anglais

Un samedi soir nous prîmes avec un de mes amis le bateau pour nous rendre à Diamante où il avait une affaire à traiter. Ce bateau était justement ce jour là la *Léda* et j'eus plaisir à y retrouver les compatriotes dont j'avais fait la connaissance pendant le voyage de Campana à Rosario.

A minuit nous débarquâmes à Diamante. Il faisait horriblement noir : on nous attendait fort heureusement avec des lanternes sur la rive du Parana, je ne sais pas comment, sans cela, nous aurions fait pour trouver un chemin qui n'existait pas.

Diamante est située à 400 ou 500 mètres du fleuve sur une colline d'environ 80 mètres de hauteur qu'il faut gravir. Il nous fallut passer la nuit tant bien que mal dans une *tienda* du village qui ne possède pas d'hôtel. Le lendemain, après que mon ami eut terminé ses affaires, nous prîmes la résolution d'aller jusqu'à Parana où nous pourrions retrouver le bateau qui nous ramènerait à Rosario. Nous devions chasser en route. Nous parvînmes à nous procurer une charrette où nous fîmes des sièges avec des bottes de paille.

Il y a environ six lieues de Diamante à Parana. Le pays est assez accidenté et fort pittoresque et

le nom de Diamante a été donné à la petite ville que nous quittions, à cause de sa situation même qu'on a trouvé assez belle pour la comparer à un diamant. C'est un peu exagéré, car il y a mieux, même dans la République Argentine où on ne trouve pas que la pampa. Il n'en est pas moins vrai que, grâce à sa position dominante, on jouit de Diamante d'un point de vue enchanteur. Le Parana est à cet endroit parsemé d'îles verdoyantes, et sa largeur est inférieure à ce qu'elle est dans la plus grande partie de son cours, de sorte qu'on aperçoit parfaitement les terres de la province de Santa-Fé qui forment l'autre rive.

Diamante se trouve dans la province d'Entrerios, ainsi nommée parce qu'elle est comprise entre les Rios Parana et Uruguay.

Le gibier passe pour être abondant dans l'Entrerios; malheureusement nous ne fûmes pas favorisés par le dieu des chasseurs pendant notre voyage, car nous ne vîmes que quelques oiseaux au plumage brillant, mais formant un gibier médiocre. J'avais emporté quelques cartouches à balle dans l'espoir de pouvoir tirer sur un *carpincho*, mais nous n'eûmes pas la chance d'en voir un seul.

Le carpincho dont le nom scientifique est cabiais capybara est, je crois, un animal tout à fait spécial à l'Amérique du Sud. Il y en a beaucoup dans l'Uruguay et dans la République

Argentine. Il appartient à la classe des rongeurs et c'est le plus grand que l'on connaisse. J'en ai vu dans d'autres occasions qui ne mesuraient pas moins d'un mètre de hauteur. Il a trois doigts réunis par des membranes qui lui permettent de nager parfaitement. Il est amphibie comme l'hippopotame. En réalité, c'est un cochon aquatique, car il ressemble beaucoup à cet animal et il a l'avantage de pouvoir plonger et rester sous l'eau aussitôt qu'il se sent menacé par un danger quelconque. Les jaguars, qui ne sont pas rares dans les îles du Parana, lui font une chasse acharnée, car ils sont très friands de sa chair et le pauvre carpincho qui est absolument sans défense contre son redoutable adversaire n'a d'autre ressource, pour lui échapper, que de se jeter à l'eau.

Il paraît que c'est un animal très facile à domestiquer ; il est très doux et devient très familier. Aussi des naturalistes ont-ils proposé de l'acclimater en Europe, mais je n'ai pas connaissance que la chose ait été tentée jusqu'à présent.

Vers midi nous fîmes une petite halte dans une *pulperia* pour déjeuner. Les pulperias sont des magasins où les gauchos de la campagne trouvent tout ce qui leur est nécessaire en fait de vêtements, de sellerie, d'épicerie et de coutellerie. Mais ce qu'ils y viennent surtout chercher ce sont les verres de caña, une sorte d'eau-de-

vie de mélasse très forte. C'est à la pulperia qu'ils se réunissent pour jouer et dépenser leur argent, et il n'est pas rare que, quand l'un d'eux a perdu tout ce qu'il possédait, il se décide à payer son adversaire d'un bon coup de couteau.

Nous n'avions pas pris la précaution d'emporter des vivres avec nous, aussi fallut-il nous contenter de ce que la pulperia put nous fournir, c'est-à-dire des œufs durs et du biscuit, et comme boisson de l'eau saumâtre. C'était un maigre déjeuner, nous avions donc grand appétit quand nous arrivâmes à Parana vers trois heures. Nous dûmes commencer par nous réconforter un peu. Du reste le bateau que nous devions prendre ne passant au port qu'entre cinq et six heures, nous avions largement le temps nécessaire pour visiter la ville qui n'est pas grande.

Parana qui est la plus ancienne ville de la province d'Entrerios et qui fut un moment la capitale de toute la République en 1853, sous la présidence du général Urquiza, n'est même plus aujourd'hui la capitale de l'Entrerios. Depuis 1861, c'est Conception Del Uruguay qui est le siège du gouvernement provincial, Parana a seulement conservé son évêché. Elle a perdu par ce fait beaucoup de son importance, sa population a fortement diminué ; elle ne dépasse guère 10,000 âmes maintenant, tandis qu'autrefois elle atteignait au moins le chiffre de 15,000 âmes.

C'est une charmante petite ville, certainement une des plus jolies de toute la République Argentine. Presque toutes les maisons possèdent des jardins plantés de pêchers, de grenadiers et d'orangers. Il y a plusieurs monuments publics bien bâtis, tels que les anciens palais du Gouvernement, de la Présidence et du Sénat, et un théâtre. Une église qui n'est pas achevée possède un dôme qu'on aperçoit de fort loin, lorsqu'on navigue sur le Parana.

La ville elle-même est à deux kilomètres du fleuve, mais il y a une basse ville qui sert de port et à laquelle on descend par une route très accidentée et des plus pittoresques. Un tramway y conduit du centre de la haute ville.

Les plus gros bateaux qui remontent le Parana peuvent presque accoster à la rive, mais il n'y a pas de quais, et il faut embarquer ou débarquer en canot.

De la ville haute, quand le temps est clair, on peut parfaitement distinguer les maisons de Santa-Fé qui se trouve à peu près en face, sur l'autre rive du Parana, à une distance d'environ 20 kilomètres.

La province d'Entrerios est la plus riche en bétail après celle de Buenos-Ayres et vient avant la province de Santa-Fé. Sa population totale qui atteint 190,000 âmes dépasse aussi celle de cette dernière, mais cela ne durera sans doute

pas longtemps en présence de l'accroissement si rapide de Rosario.

Trois jours après cette petite excursion dans l'Entrerios, je me mettais en route pour Cordova. La distance qui sépare cette ville de Rosario est de 396 kilomètres par le chemin de fer. On met de 12 à 13 heures pour faire ce trajet, ce qui montre que les trains ne marchent pas avec une très grande rapidité. Il serait cependant difficile d'imaginer une ligne de chemin de fer ayant moins de rampes à franchir. Sur tout le parcours la voie est de niveau et presque toujours droite. Il n'y a pour ainsi dire pas une tranchée, pas un remblai. Les seuls travaux d'art qu'il ait fallu faire consistent en deux ou trois ponts en fer sur le Rio Carcaraña et le Rio Tercero.

Cette ligne qui porte le nom de Ferro-Carril Central Argentino fut commencée en 1870. L'État argentin avait garanti à la compagnie anglaise qui la construisit l'intérêt à 7 0/0 de l'argent engagé, et en outre avait accordé à cette compagnie une lieue de terrain de chaque côté de la voie sur tout le parcours, ce qui représente, comme on le voit, un joli cadeau.

Pendant les cent premiers kilomètres on traverse des terrains cultivés. Il s'est formé dans tout ce rayon, à proximité de Rosario, des colonies importantes telles que celles de San Geronimo, Carcaraña, Cañada de Gomez

qui sont toutes dans la province de Santa-Fé.

Mais après, on entre tout à fait dans la pampa. On n'aperçoit plus, aussi loin que la vue peut s'étendre, que des terrains nus, couverts d'une herbe desséchée. Pas une habitation, pas un arbre, pas un monticule. Accoudé sur la balustrade du dernier wagon, on voit se dérouler la voie derrière soi sans une courbe, sans une pente, aussi régulière que la ligne droite géométrique.

De temps à autre, le train ralentit. C'est un troupeau de bœufs sauvages qui encombrent la voie, et sur qui le mécanicien est obligé de lancer des jets de vapeur pour les faire fuir.

Environ à moitié chemin de Rosario à Cordova, on arrive à la station de Villa Maria d'où part l'embranchement de la ligne qui, par Rio Cuarto et San Luis, se dirige sur Mendoza.

En approchant de Cordova, le spectacle change et le terrain devient un peu plus accidenté. On aperçoit quelques traces de végétation. Cordova est en effet située à peu de distance d'une chaîne de montagnes qui porte le nom de Sierra de Cordova et qui forme un spectacle bien capable de reposer la vue de l'aspect monotone des Pampas.

La ville est bâtie le long d'une petite rivière, le Rio Primero, souvent à sec, mais qui a aussi parfois des crues considérables.

Un très beau pont de pierre a été construit sur cette rivière. Comme dans toutes les villes sud-américaines que j'ai déjà visitées, les rues se coupent à angles droits, les maisons n'ont qu'un étage pour la plupart, avec les fenêtres grillées comme des fenêtres de prison. Mais ce qui frappe le plus dans la ville, c'est la quantité d'églises et de couvents qu'elle renferme. Alors qu'à Rosario dont la population est plus considérable que celle de Cordova, il n'y a qu'une seule église, on n'en compte pas moins de treize à Cordova. Cordova fondée en 1573 est une des plus vieilles villes des États de la Plata. Du temps de la domination espagnole, les Jésuites y étaient tout-puissants et encore aujourd'hui, c'est une véritable ville de curés et de couvents.

La cathédrale est bien dans le style jésuite avec un dôme imposant et une exubérance de dorures à l'intérieur. La place 25 de Mayo, où elle se trouve, est la plus belle de la ville. Elle est plantée de magnifiques acacias. Au milieu est un kiosque où la musique militaire se fait souvent entendre le soir. A côté de la cathédrale et sur le même côté de la place est le Cabildo qui est un fort bel édifice.

Sur les autres côtés de la place se trouvent des confiterias ou des cafés d'aspect tout à fait européen. Outre la place 25 de Mayo, il y en a une autre, l'Alameda, dont le centre est occupé

par un bassin d'eau vive de plus de cent mètres de côté avec une petite île : ce bassin est entouré d'une terrasse avec une balustrade et une triple rangée de fort beaux arbres. Malgré son charme, cette promenade est complètement délaissée. A peine y rencontre-t-on un curé lisant son bréviaire ou quelques Cordovèses en quête de bonne fortune. Ces Cordovèses, moitié espagnoles, moitié indiennes, ne sont généralement pas belles, mais elles se distinguent par la petitesse de leurs mains et de leurs pieds. Le plus souvent drapées dans un châle, la tête couverte d'une mantille, elles ont la manie de porter des bottines comme les femmes européennes.

L'établissement le plus important de Cordova, c'est sans contredit son Université, la plus ancienne de toute l'Amérique du Sud, après celle de Lima. Elle fut fondée par les Jésuites en 1613 et pendant longtemps fut la seule qui existât dans les États de La Plata, car celle de Buenos-Ayres ne date que de 1821, après la fin de la domination espagnole. Après l'expulsion des Jésuites de toutes les provinces espagnoles, elle passa dans les mains des Franciscains, et elle dépend maintenant du Gouvernement argentin qui en a fait une institution nationale. Elle comprend les cours d'instruction supérieure au complet, facultés de médecine, de droit, des sciences, des lettres et de théologie. Cordova renferme un

autre établissement du même genre fondé également un peu plus tard par les Jésuites sous le nom de Collège de Montserrat et qui rivalisait jadis avec l'Université pour l'instruction supérieure qu'on y donnait. Mais le Gouvernement argentin en a fait depuis 1864 un établissement d'instruction secondaire, de sorte que l'Université de Cordova reste, avec celle de Buenos-Ayres, le seul établissement d'instruction supérieure dans la République Argentine.

Cordova possède en outre un observatoire auquel a été joint en ces derniers temps un Bureau central météorologique : il est dirigé par un astronome nord-américain, M. A. Gould, et correspond avec les observatoires d'Europe.

J'ai déjà dit que le président actuel de la République, le Dr J. Celman, était, avant son élection, gouverneur de la province de Cordova. En cette qualité, il a lutté énergiquement contre les cléricaux dont l'influence diminue du reste de jour en jour, comme partout ailleurs. Il n'y a pas longtemps que cette influence était encore si grande à Cordova que, lorsqu'un protestant venait à y mourir, il fallait que sa famille le fît enterrer dans une autre ville, parce que les prêtres lui refusaient l'entrée du cimetière.

Il ne faudrait pas croire que Cordova n'est qu'une ville de collèges, d'églises, de couvents; elle a aussi une très grande importance commer-

ciale, grâce à sa situation au centre des provinces du nord de la République Argentine. La province de Cordova elle-même est celle qui a la plus grande étendue et possède le plus grand nombre d'habitants après celle de Buenos-Ayres. Sa population était estimée en 1884 à 320,000 âmes dont 49,600 pour la ville même de Cordova qui occupe ainsi le même rang que Rosario. C'est également la province où l'élevage des bestiaux est le plus considérable, après celles de Buenos-Ayres, de Santa-Fé et d'Entrerios. C'est celle où l'on trouve le plus grand nombre de chèvres et de chevreaux, car on y compte plus du tiers du total des animaux de cette sorte existant dans la République Argentine, et de là l'installation à Cordova de quelques maroquineries; il y a également des tanneries et des fabriques de savon et de bougies.

Dans la sierra de Cordova, des mines assez nombreuses sont exploitées par plusieurs sociétés. On fabrique aussi dans la province une quantité considérable de chaux d'excellente qualité avec les pierres provenant de la sierra, et cette chaux s'exporte dans toutes les provinces voisines.

Enfin, ce qui ajoute beaucoup à l'importance commerciale de Cordova, c'est le transit d'une grande partie des produits des provinces de la Rioja et de San Juan.

La ligne de Rosario à Cordova a été prolongée il y a quelques années jusqu'à Tucuman. Ce prolongement appartient à l'État et porte le nom de *Ferro-Carril Central del Norte*. Cette ligne est généralement assez mal entretenue et les accidents n'y sont pas rares. Les stations sont très éloignées les unes des autres. On se demande d'ailleurs pour qui ou pour quoi la plupart d'entre elles ont été faites, car on n'y voit souvent ni village, ni voyageur à prendre. Cela n'empêche pas que les trains s'y arrêtent, y posent des vingt ou trente minutes, pour donner probablement aux employés le temps de rouler quelques cigarettes et de causer un peu avec le chef de station.

Les trains ne marchent pas la nuit, je suppose que c'est par crainte de déraillements, en raison de l'état de la ligne. C'est peut-être prudent, mais c'est fort désagréable pour les voyageurs. On s'arrête, en effet, vers dix heures du soir à peu près à moitié route de Cordova à Tucuman, à une station portant le nom de *Recreo*, ce qui est une amère ironie, car c'est bien la station la moins récréative qu'il soit possible d'imaginer.

On est censé y trouver un buffet pour dîner, mais ce qu'on a de mieux à faire, c'est de ne pas avoir faim ce jour-là. On a d'ailleurs absorbé tant de poussière pendant le trajet de Cordova à Recreo que l'appétit se trouve heureusement fort

modéré. Nous nous contentons du puchero traditionnel et de quelques œufs durs; ce qui nous prive le plus, c'est l'absence de pain, car ici il n'y a que des *galletitas* ou du pain espagnol fort mauvais.

J'ai parlé de la poussière que nous avions absorbée, et ce n'est pas ici une figure ni un vain mot. Le voyage de Cordova à Tucuman peut en effet s'appeler un voyage au pays de la poussière. Je doute que nulle part au monde, ni dans le Sahara, ni dans les Steppes du Turkestan, il soit possible d'en rencontrer davantage. On traverse des grands bois dont les arbres sont comme noyés dans un océan poussiéreux, au point que souvent on n'aperçoit que leurs branches émergeant de cette poussière, leur tronc tout entier y est englouti.

Le train dans sa marche en soulève des tourbillons tels que parfois on ne distingue plus rien, et elle est tellement impalpable, que, tout en tenant les portières hermétiquement closes, l'intérieur des wagons en est rempli. Si l'on ajoute à cela que le charbon de terre n'existe pas en ces contrées et que, mettant à profit le prix insignifiant du bois, on se sert de ce dernier comme combustible pour les locomotives, et qu'alors il sort continuellement de la machine des flammèches qui pénètrent dans les wagons comme la poussière, on se rendra compte com-

bien ce voyage est pénible, surtout pendant l'été.

Pour comble de bonheur, avant d'atteindre Recreo, on traverse des salines sur une longueur de sept à huit lieues, et la réverbération de ces surfaces blanchâtres finit par produire un effet douloureux sur les yeux. Il paraît qu'on éprouve quelquefois le mirage dans ces régions, ce qui ne me surprend pas, car c'est ici le désert aussi complètement qu'en Égypte et en Arabie. Les seules traces de végétation qu'on puisse apercevoir de temps à autre consistent en d'énormes cactus, atteignant jusqu'à six et sept mètres de hauteur. Avec leurs branches coudées à angles droits, on dirait de gigantesques candélabres. Qu'on est loin de nos pauvres petits cactus rabougris qui tiennent dans un modeste pot de fleur !

Il serait difficile d'imaginer rien de plus misérable que les quelques ranchos ramassés autour de quelques-unes des stations où le train s'arrête. Ce sont des huttes en feuillage ou en terre où les malheureux Indiens qui les habitent vivent pêle-mêle, hommes, femmes, garçons, filles et animaux. On se demande vraiment de quoi tous ces gens-là vivent. A l'arrivée des trains, on les voit accroupis auprès de la station, presque nus ou couverts de ponchos en haillons. Il viennent attendre la ration d'eau que la Compagnie du chemin de fer leur distribue, car pen-

dant la saison sèche on ne trouve pas une goutte d'eau dans toute la contrée, et à chaque train sont attachés des wagons réservoirs pour alimenter la machine et fournir les stations. C'est de cette eau que leur donne le mécanicien. On voit de malheureux chiens venir lécher les quelques gouttes qui tombent sur les roues des wagons pendant cette distribution.

La nourriture de ces misérables consiste surtout en oranges et en manioc, et leur boisson, c'est l'inévitable maté.

Le *maté*, c'est la boisson favorite de tous les habitants du bassin du Rio de La Plata, aussi bien dans le sud du Brésil, que dans le Paraguay, l'Uruguay, la République Argentine et même au Chili, au Pérou et en Bolivie. Cela remplace pour eux le thé et le café. On l'appelle d'ailleurs le thé de l'Amérique du Sud et quelquefois thé des Jésuites, parce que ce sont les Jésuites qui l'employèrent les premiers. Il est d'ailleurs consommé aussi bien dans les familles riches que dans les familles pauvres de tous les pays que j'ai cités. Certains Européens s'habituent à en prendre également. Pour ma part, après y avoir goûté, j'avoue que j'ai trouvé cela un breuvage fort médiocre.

Le maté provient des feuilles d'un arbre qui pousse surtout au Paraguay et dans les provinces de Parana et de Sainte-Catherine au Brésil. Les

feuilles de l'arbre à maté, après avoir été desséchées sont pilées et réduites en poudre, et cette poudre qui a une couleur verte et une odeur d'herbe très prononcée constitue le maté ou la *Yerba* comme on l'appelle en espagnol.

Quand on veut en faire usage, on en introduit une pincée dans de petites courges ayant les formes les plus variées et qui portent elles-mêmes le nom de maté ou de *cutha*, puis on verse dessus de l'eau très chaude. On aspire alors l'infusion au moyen d'une petite cuillère creuse en métal, terminée à l'extrémité qui plonge dans le liquide par une sphère également creuse et percée de petits trous. Cet instrument s'appelle la *bombilla*. Rien de plus divertissant que de voir dans un groupe les amateurs de maté s'offrir l'instrument à tour de rôle ; chacun aspire deux ou trois gorgées de la liqueur brûlante, puis le passe à son voisin qui en fait autant, sans se donner même la peine d'essuyer la bombilla, précaution qui, paraît-il, serait regardée comme une offense.

Nous repartons de Recreo le lendemain matin à 5 heures, et vers 8 heures nous arrivons à la station de Frias, d'où part un embranchement, actuellement en construction, vers Santiago del Estero, capitale de la province de ce nom. Nous avons la chance d'y rencontrer un de nos compatriotes, ingénieur de la maison D... de Paris,

qui dirige en ce moment le forage de plusieurs puits artésiens sur cette nouvelle ligne et sur le prolongement de celle de Tucuman vers Jujuy. Il rentre à Tucuman et, pendant tout le trajet, nous avons ensemble une conversation à bâtons rompus sur le Tonkin, l'Annam et la Cochinchine qu'il connaît à fond pour y avoir fait des travaux d'hydrographie. Il est un des premiers Européens qui aient pénétré jusqu'à Manghao avec M. de Kergaradec. Nous parlons aussi naturellement beaucoup de Paris et un peu de la République Argentine où il n'est arrivé que tout récemment.

Le train fait une halte d'une heure, de onze heures à midi, à la station de San Pedro où il y a un buffet, pour permettre aux voyageurs de déjeuner et au patron du buffet d'empocher un patacon par voyageur.

A partir de ce moment nous sommes dans la province de Tucuman. Les stations sont plus importantes que celles qu'on trouve de Cordova jusqu'à Recreo. Le paysage devient aussi plus varié. On commence à apercevoir les premiers contreforts des Andes de Tucuman. Nous voyons aussi les champs de canne à sucre et de nombreux bosquets d'orangers. A chaque station de jeunes *chinas*, nom que l'on donne aux femmes indigènes, viennent avec de gracieux sourires offrir des oranges aux voyageurs ; pour quelques centavos, on en peut prendre autant qu'on en dé-

sire. Ces chinas ne sont pas laides du tout avec leurs cheveux d'un noir de jais et leurs yeux brillants.

Enfin, vers cinq heures, nous sommes à Tucuman. Je me fais conduire à la *Casa Amueblada* (maison meublée), qui est tenue par un Français, M. Budin, et qui est très confortable. Je ne puis pas malheureusement en dire autant du restaurant où nous allons dîner ensuite, mais j'ai l'agréable surprise d'y rencontrer un de mes amis que je n'avais pas vu depuis une dizaine d'années et que je ne m'attendais guère à retrouver ainsi à 4,000 lieues de Paris. Il est installé à Tucuman depuis plusieurs années déjà, en qualité d'ingénieur représentant la Compagnie de Fives-Lille, dans les bureaux de laquelle nous nous étions précisément connus. Il est venu faire pour le compte de cette Société l'installation de plusieurs grandes fabriques de sucre dans la province de Tucuman. On peut juger du plaisir que j'éprouvai à me trouver ainsi tout de suite en pays de connaissance. J'eus par lui les plus grandes facilités pour visiter les jours suivants plusieurs des *ingenios* des environs de Tucuman : c'est ainsi qu'on désigne les fabriques de sucre. J'en reparlerai un peu plus loin, car je tiens à dire d'abord mes impressions sur la ville même.

Tous les Argentins, aussi bien d'ailleurs que tous les voyageurs qui ont visité Tucuman, s'ac-

cordent à vanter la beauté de cette ville et de ses alentours. Et, en effet, j'ai trouvé que c'était incontestablement la plus jolie ville de toute la République Argentine, sans en excepter même Mendoza. On a coutume d'appeler Tucuman le jardin de l'Amérique du Sud, et ce nom ne paraît nullement usurpé quand, le soir d'une chaude journée, assis sur un banc de la Plaza de l'Independencia, on respire l'air embaumé par les magnifiques orangers presque toujours en fleurs qui ornent cette place, centre de la ville. Une excellente musique y joue jusqu'à dix heures du soir, et toutes les jolies Tucumanaises viennent s'y montrer dans leurs ravissants costumes qui, par bonheur, ne sont pas encore trop gâtés par les modes européennes. Les Tucumanaises, comme la ville qui les a vu naître, passent pour les plus belles femmes de la République Argentine, et mon avis est que ce compliment leur est bien dû.

Toute la ville enfin respire un air de gaieté et de charme indéfinissables. D'immenses bois d'orangers et de citronniers l'entourent et, comme fond de tableau, dans une vapeur bleuâtre, on a la rangée des Andes de Tucuman avec le massif imposant d'Aconquija, dont les pics, toujours couverts de neige, dépassent 5,000 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Autour de la place de l'Indépendance se

trouvent les principaux monuments de la ville, le Cabildo, le palais de la Législative et la Matriz. A l'extrémité sud de la ville, une autre belle place est fameuse surtout par les souvenirs qu'elle rappelle. C'est en effet en cet endroit que, pendant la guerre de l'Indépendance, le 24 septembre 1812, le général Belgrano défit complètement les troupes espagnoles commandées par le général Tristan. Une pyramide y a été élevée en commémoration de ce fait d'armes et la place porte le nom de Plaza Belgrano.

Un des monuments les plus importants de Tucuman, c'est la maison où fut jurée en 1816 l'indépendance de la République Argentine. Elle est située à une courte distance de la place de l'Indépendance dans la *calle Congresso*; c'est aujourd'hui l'office des Postes et Télégraphes. Inutile de dire que les Tucumanais sont très fiers de ce monument.

Tucuman possède un collège national avec un musée d'histoire naturelle fort intéressant, et des cabinets de physique et de chimie très bien montés. Le professeur de chimie de ce collège, M. Hernandez, est un ingénieur distingué, ancien élève de l'École Centrale de Paris (1). Il y a en outre une école normale.

La ville est traversée dans toute sa longueur par une ligne de tramways dont les conducteurs

(1) Il est mort depuis, en 1887.

semblent avoir pour spécialité de faire un tintamarre infernal avec leurs trompettes criardes. L'entreprise de ce tramway a construit, en dehors de la ville, à l'endroit où est le dépôt de ses voitures, un magnifique établissement de bains chauds, ce qui rendra un grand service à la ville, et surtout aux voyageurs, obligés pour y arriver de traverser l'océan de poussière dont j'ai parlé. Il y avait bien, en effet, auparavant des bains à Tucuman, mais par malheur, il n'y manquait qu'une chose, de l'eau, ce qui est, il faut l'avouer, le comble de la bizarrerie pour un établissement de ce genre. Il y a pourtant à peu de distance une rivière, le Rio Sali, mais les anciens bains ne possédaient pas de canalisation leur permettant d'amener l'eau du Rio et souvent il se passe des mois entiers sans qu'il tombe une goutte de pluie à Tucuman.

Une chose bien curieuse encore, c'est le pont d'*à côté* le Rio Sali. C'est à dessein que je dis d'à côté. En effet, nous admettons généralement en Europe qu'un pont est fait pour passer une rivière. Ici, l'ingénieur, chargé de la construction du pont sur le Rio Sali, n'a sans doute pas voulu se plier à ces idées européennes, bonnes pour un monde vieilli, ou bien a-t-il voulu faire quelque chose d'original. Toujours est-il que le pont s'arrête précisément à l'endroit où il devient nécessaire. Il a pourtant quelques centaines de

mètres de longueur et il suffisait d'y ajouter quelques mètres de plus pour qu'il atteignît son but, mais, tel qu'il est, la rivière coule à côté de lui et non dessous.

On m'a raconté que, dans certain pays de l'Amérique du Sud que je ne désignerai pas, quand un jeune homme de bonne famille aspire au titre d'ingénieur, pour n'être pas un simple *doctor*, titre devenu un peu trop commun, il se fait chaudement recommander auprès de qui de droit. On l'envoie en mission spéciale, il fait placer trois ou quatre pièces de bois sur un ruisseau quelconque, le plus souvent à sec, on annonce alors qu'il vient de construire un pont et le titre d'ingénieur lui est accordé.

Sans doute le constructeur du pont de Tucuman appartenait à cette catégorie d'ingénieurs.

La population de Tucuman était évaluée en 1884 à 26,000 âmes environ. Le dernier recensement fait avant cette date remontait à 1869 et n'accusait qu'un chiffre de 17,438 âmes, ce qui indique un accroissement considérable. Cet accroissement continue d'ailleurs de jour en jour, grâce à l'importance commerciale et industrielle que prennent la ville et la province dont elle est la capitale. L'achèvement de la ligne du central nord jusqu'à Salta, et ensuite jusqu'à la frontière de Bolivie, ne fera qu'accélérer cette rapide augmentatton.

On estime que la population de la province entière de Tucuman monte à 180,000 habitants. C'est celle des provinces de la République Argentine où la population est la plus dense, car c'est celle dont la superficie est la moindre, et elle a plus de 5 habitants par kilomètre carré, tandis qu'on n'en compte que 2.30 dans la province de Buenos-Ayres qui vient après sous ce rapport.

La plus grande source de prospérité est comme je l'ai déjà dit, l'industrie sucrière. En 1885, il n'y avait pas moins de 35 grandes fabriques de sucre en activité, toutes installées avec les derniers perfectionnements. La plupart d'entre elles possèdent des machines construites par la Compagnie de Fives-Lille ou par la maison Cail de Paris.

Au début, les fabricants s'étaient adressés pour la commande de leur matériel à des constructeurs anglais ou allemands, parce que leurs prix étaient moins élevés que ceux des constructeurs français, mais ils ont bien vite reconnu la supériorité des machines françaises. C'est d'ailleurs là ce qui arrive pour la plupart des produits européens importés dans la République Argentine. Tout ce que fournissent les Allemands, par exemple, commence par séduire les acheteurs par le bon marché, mais à l'usage, ceux-ci s'aperçoivent bien vite de la supériorité des produits français. Ainsi beaucoup de machines

allemandes fonctionnant dans les fabriques de sucre se sont rapidement cassées ou usées, et les fabricants de Tucuman les ont remplacées par des machines françaises, en reconnaissant que la supériorité du prix de ces dernières était sensiblement compensée par leurs qualités de solidité et de durée.

J'ai visité plusieurs des usines des environs de Tucuman avec d'autant plus de plaisir que j'avais moi-même passé plusieurs années dans des fabriques de sucre en France. Dans presque toutes celles que j'ai vues, non seulement le matériel était de provenance française, mais les contre-maîtres et les ouvriers spéciaux, comme les cuiseurs par exemple, étaient aussi des Français. Il faut ajouter que quelques-unes de ces fabriques appartiennent à des Français qui y ont fait de grosses fortunes. Tels sont MM. Hileret, Nougues, Etchecopar.

Les plus importantes parmi ces usines qui portent dans le pays le nom d'Ingenios sont:

L'Ingenio Esperanza à MM. Wenceslas Posse et fils qui compte au moins 600 ouvriers et qui a produit, en 1884, 140,000 arrobas de sucre, c'est-à-dire environ 1,600,000 kil. (l'arroba représente à peu près 11 kil. 500). Vient ensuite l'Ingenio Trinidad appartenant à D. Juan, M. Mendez. Cette fabrique ne date que de 1882 et, en 1883, elle a produit 130,000 arrobas de sucre, soit environ

1,500,000 kil. Les bâtiments occupent près de 7,000 mètres carrés de superficie. Puis vient l'Ingenio Concepcion, sur le bord du Rio Sali, en 1883, elle a produit 100,000 arrobas de sucre ou 1,150,000 kilogrammes de sucre.

La mieux outillée de ces usines est celle de la Esperanza dont le matériel très complet sort des ateliers Cail et Compagnie.

En 1884, il y avait plusieurs autres fabriques en construction.

La Compagnie de Fives-Lille n'a pas fourni pour sa part moins de 8 millions de francs de matériel aux usines qui se sont adressées à elle.

La production du sucre qui, en 1874, atteignait à peine 1,200 tonnes, s'élevait, en 1880, à 10,000 tonnes et, en 1884, elle dépassait déjà 20,000 tonnes. On prétend que les bénéfices de certains fabricants ne sont pas inférieurs à 30 et 35 0/0.

La canne à sucre est cultivée dans la province de Tucuman depuis un temps très reculé. On la plante à l'époque même de sa récolte, c'est-à-dire depuis le mois de mai jusqu'à la fin de septembre. On compte sur un rendement moyen de 9,000 à 10,000 arrobas de cannes par cuadre carrée, ce qui fait environ de 50,000 à 57,500 kilos de cannes par hectare, la cuadre carrée représentant à peu près deux hectares.

L'arrobe de cannes se vendait en 1884 de 6 à 8 centavos, c'est-à-dire de 25 à 30 francs les

1,000 kil. Je ne sais si cela tient à la qualité des cannes, mais le rendement en sucre est bien inférieur à ce qu'il devrait être. Il ne dépasse guère 4 1/2 à 5 0/0, alors qu'il devrait atteindre au moins 8 à 9 0/0. Mon ami Bouvier, qui, avant de venir à Tucuman, était allé installer des fabriques de sucre en Espagne, me disait que dans ce pays le rendement des cannes atteignait 8 1/2 à 9 0/0. L'inexpérience des fabricants de Tucuman qui se sont improvisés directeurs d'usines du jour au lendemain est sans doute pour quelque chose dans ce résultat ; mais cela devra s'améliorer avec le temps, surtout quand la concurrence de plus en plus grande aura rendu les bénéfices moins faciles.

Déjà le prix de vente du sucre a fortement diminué, à mesure que la production augmente. Ainsi encore en 1884, les sucres français ou allemands, malgré tous les frais dont ils étaient grevés par les transports et les droits d'entrée, se vendaient moins cher à Cordova que les sucres de Tucuman. Aussi les fabricants argentins faisaient-ils une propagande effrénée pour obtenir du gouvernement des droits protecteurs sur les sucres étrangers, comme si leurs bénéfices qu'on évaluait, ainsi que je l'ai dit plus haut, à 30 et 35 0/0 n'étaient pas encore suffisants. Il est probable qu'avant peu, il se montera à Tucuman une raffinerie, car les Argentins en général pré-

fèrent le sucre raffiné au sucre brut. Cette entreprise est assurée à l'avance de réaliser aussi des bénéfices considérables. Il n'y a qu'à voir les fortunes qu'ont faites les raffineurs français, les Say, Lebaudy, Sommier et autres.

L'arrobe de sucre qu'on vendait en 1883 sur la place de Tucuman 2 piastres 40 centavos ne valait déjà plus en 1884 que 1 piastre 65 centavos, ce qui équivaut à une différence de près de 30 francs par cent kilos.

On peut prévoir le moment où les fabriques de sucre indigène suffiront à la consommation de la République Argentine, et même pourront exporter une partie de leur production dans les pays voisins, d'autant plus qu'en ces dernières années, il s'est encore créé d'autres usines dans la province de Santiago del Estero et dans le grand Chaco, à proximité du Rio Parana.

La plupart des fabriques de Tucuman possèdent également des appareils de distillation pour fabriquer l'eau-de-vie de canne, la caña; ce sont généralement des appareils du système Savalle ou bien des appareils allemands. Enfin presque toutes sont éclairées à la lumière électrique et reliées à la ville de Tucuman par le téléphone.

L'industrie sucrière, si elle est la plus importante, n'est pas la seule source de richesse de la

province de Tucuman. Celle-ci produit aussi une très grande quantité de blé et il n'y a pas moins d'une trentaine de moulins importants qui, dans les années de fortes récoltes, ne suffisent pas à moudre tout le grain produit. On cultive aussi beaucoup le riz et le maïs.

Le tabac est également une culture des plus productives, car on ne lui consacre pas moins de 1,200 hectares qui donnent jusqu'à 2 millions de kilogrammes de tabac dans les bonnes années.

Maïs ce qui vient en première ligne après la fabrication du sucre, c'est l'exploitation des bois dont la variété est infinie et dont quelques-uns sont parmi les plus précieux, tant pour la menuiserie, l'ébénisterie, et la charpente que pour le tannage des peaux. Qu'il me suffise de citer les pacaras, les cèdres, les quebrachos, les algarrobos, les lapachos, les nogals et les lauriers. C'est d'ailleurs dans la province de Tucuman que se rencontrent plusieurs arbres fameux par leurs dimensions, tels que le *Pacara de la Reduccion* qui ne mesure pas moins de 20 mètres de circonférence. Il y a quelques années, on a vu figurer à l'Exposition de Cordova le cèdre du Rio Seco qui avait plus de 3 mètres de diamètre et 40 mètres de hauteur.

On remarque principalement un arbre magnifique qu'on appelle *Tipa* dont la hauteur atteint

souvent 50 mètres. Son tronc est grêle et les premiers rameaux ne sont souvent qu'à 25 mètres; il donne beaucoup d'ombre par son feuillage.

Une des particularités du *Pacara*, c'est que ses fruits et son écorce servent de savon. On comprend qu'avec des arbres tels que ceux que j'indique et auxquels il faut en ajouter une foule d'autres espèces moins connues, les forêts de la région de Tucuman possèdent une beauté et une splendeur qui ne le cèdent en rien aux forêts tropicales du Brésil.

L'exploitation de tous ces bois a donné naissance à plusieurs grandes scieries à vapeur, et la province de Tucuman exporte, depuis l'ouverture du chemin de fer, des quantités considérables de bois débités dans les provinces du centre de la République, et jusqu'à Buenos-Ayres.

Il y a dans la province de Tucuman quelques plantations de vignes qui n'ont pas donné de résultats sérieux jusqu'à présent.

Enfin, dans une des vallées du massif de l'Aconquija, la vallée de Tafi, on fabrique un fromage très renommé dans toute la République Argentine, le Tafi, qui, à Buenos-Ayres, rivalise avec les meilleurs fromages provenant d'Europe. Les Indiennes de la province de Tucuman fabriquent des *ponchos* et des *mantas* en laine de vigogne qu'elles viennent offrir aux voyageurs. Ces objets

atteignent des prix très élevés en raison de la rareté de plus en plus grande de cette laine.

Nulle part plus qu'à Tucuman, on ne ressent les inconvénients d'un système monétaire aussi compliqué que l'est celui de la République Argentine. La Bolivie a inondé cette province d'une énorme quantité de sa monnaie, et on ne compte guère, pour les transactions, qu'en piastres boliviennes. Alors même qu'on paie en monnaie nationale, il faut ramener le compte à la piastre bolivienne, car beaucoup de gens ne savent pas compter autrement. Cet usage s'est répandu jusqu'à Cordova. La valeur de cette piastre est de 57 centavos.

Si l'on songe que, dans chaque province, il y a une banque provinciale, ayant le droit d'émettre du papier monnaie, lequel n'a cours que dans cette province, on peut se figurer aisément à quelles complications on arrive. A chaque instant il faut sortir son crayon et faire des calculs sur sa manchette, comme le font les Espagnols. En outre, si, en quittant une province pour entrer dans une autre, on n'a pas pris soin de se débarrasser du papier de la banque de cette province, on vous le refuse dans la province voisine, et vous vous trouvez les poches remplies de papiers crasseux sans la moindre valeur. L'établissement du cours forcé de la monnaie nationale, à l'exclusion de toute autre monnaie, pourrait seul

remédier à un état de choses aussi désagréable pour le voyageur.

On voit, d'après ce que j'en ai dit, que la province de Tucuman est réellement favorisée sous tous les rapports. Il y a pourtant un revers à la médaille, c'est qu'elle est une des moins salubres de la République Argentine. C'est par excellence la région du *chucho*.

Le *chucho* c'est le nom que donnent les gens du pays aux fièvres intermittentes, fièvres qu frappent indistinctement les indigènes aussi bien que les étrangers. Ces fièvres sont dues en grande partie au mauvais aménagement des eaux, car elles apparaissent surtout dans les mois de mars et d'avril, à l'époque des grandes pluies. Les eaux alors ne trouvant pas d'écoulement forment d'immenses marécages dont les miasmes contribuent à répandre le chucho. Ces fièvres ne sont heureusement pas dangereuses, mais surtout affaiblissantes, et sont certainement pour beaucoup dans l'aspect languissant et dans le manque d'énergie des Tucumanais. Cette diminution de l'énergie gagne même les Européens qui sont atteints du chucho. L'anecdote suivante, tout à fait authentique montre bien jusqu'à quel point peut aller l'indolence qui s'en suit.

Un dimanche, nous avions pris le parti d'aller déjeuner, quelques-uns de mes amis de Tucuman

et moi, chez un vieux Français qui tient un petit restaurant dans l'intérieur de la ville et qui a la réputation de faire d'excellente cuisine française. Il a été longtemps cuisinier en chef d'un haut personnage de la République Argentine avant de s'installer à Tucuman. En tout cas, cela devait nous changer un peu de l'éternel *puchero* et du non moins monotone *asado*. Nous arrivions donc vers midi chez lui, et nous supposions que la venue de six clients décidés à faire bonne chère serait bien accueillie par lui. Nous avions, hélas ! compté sans notre hôte. Sur l'avis que nous venons chez lui afin d'y faire un bon déjeûner : « Ah ! nous répondit-il d'un air goguenard, vous venez pour manger, eh bien, tant pis, ce n'est pas mon heure ; moi, de midi à trois heures, je ne fais rien. »

La réponse était typique et j'en ai bien souvent ri depuis lors.

Les fièvres intermittentes ne sont pas malheureusement la chose la plus à craindre dans cette région. Il y a une maladie bien plus terrible qui sévit souvent à l'état épidémique et qui sévissait même très fortement à Tucuman, pendant que je m'y trouvais, et aussi dans d'autres provinces, principalement celle de San Luis : c'est la *viruela*, la petite vérole. C'est surtout dans la basse classe, où la vaccine n'est guère pratiquée, que ce fléau exerce ses ravages. Beaucoup en meu-

rent, et la quantité de gens qu'on rencontre, portant sur la figure les traces de l'effroyable maladie, est considérable. Combien de malheureuses chinas aux traits charmants se trouvent ainsi défigurées !

Je ne quitterai pas Tucuman sans parler d'une histoire fort curieuse qui faisait grand bruit à l'époque où j'y suis passé.

A la tête des travaux de prolongation du chemin de fer de Tucuman jusqu'à Salta se trouvait un Allemand, M. Schneiderwind, qu'un journal de la ville *La Razon* attaquait très vivement en lançant contre lui des accusations montrant que les pots-de-vin atteignaient, dans l'administration des travaux en question, des chiffres fantastiques. On racontait aussi, relativement à l'exécution de ces mêmes travaux, des histoires fort curieuses. On parlait, entre autres choses, d'un fameux viaduc, au Saladillo, à quelques kilomètres au nord de Tucuman, construit d'une façon telle qu'il n'aboutissait pas au remblai qui lui faisait suite. Cela ressemblait beaucoup au pont du Rio Sali dont j'ai parlé.

Aussi est-ce avec le plus grand plaisir que j'acceptai l'invitation qui me fut faite par plusieurs personnes de Tucuman, de les accompagner dans une excursion qu'elles devaient faire pour visiter ces travaux. Nous partîmes donc par un train de ballast. La région qu'on

traverse est véritablement splendide. C'est une succession continuelle de bois d'orangers, véritable forêt où se rencontrent tous les arbres rares que j'ai cités. J'aperçois beaucoup d'oiseaux d'espèces différentes, entre autres une sorte de pie qu'on appelle ici *Carpintero*, et des perroquets au plumage vert clair. La ligne monte sans cesse. Arrivés au Saladillo, but de notre promenade, nous parcourons d'abord un tunnel de plusieurs centaines de mètres de longueur qui semble n'avoir été conçu, dans les plans des ingénieurs, que pour pouvoir y placer l'inscription suivante qu'on a gravée sur les clefs de voûte à l'entrée et à la sortie : *Primero tunnel hecho en la República Argentina sobre la Presidencia del Exmo Julio Roca, 1884.*

La République Argentine possédant, en effet, jusqu'alors plusieurs milliers de kilomètres de voies ferrées sans un pauvre petit tunnel qui pût faire honneur aux ingénieurs, cela ne se concevait pas. Aussi avait-on désiré en placer un sur la nouvelle ligne en construction, à n'importe quel prix. La nécessité ne s'en faisait pas sentir, et je crois qu'on pouvait parfaitement l'éviter, la nature du terrain permettant de passer à ciel ouvert. Mais il fallait ce tunnel, et on l'avait fait. C'est à sa sortie que se trouvait le viaduc qu'on nous avait décrit. On n'avait pas menti. Les mesures avaient été si bien prises pour que l'im-

mense remblai construit en même temps que le viaduc vînt se raccorder à celui-ci, qu'il ne s'y raccordait pas du tout, et qu'on était obligé d'en refaire un second à côté du premier. C'étaient des centaines de mille francs qui se trouvaient engloutis dans ce travail, mais un ingénieur allemand dirigeait les travaux, et chacun sait que les Allemands sont supérieurs à tout le monde en toutes choses.

En rentrant de cette excursion qui m'avait fort intéressé, je fis ma malle et le lendemain je reprenais la route de Cordova.

J'eus le plaisir en m'installant dans le train de m'y trouver avec un vieux Français, à la barbe grisonnante, M. E., décoré pour sa belle conduite pendant la mémorable défense de Chateaudun en 1870. Ancien capitaine adjudant-major, après avoir pris sa retraite, il était venu tenter la fortune dans la République Argentine. Il m'a paru fort content de son sort, quoique regrettant un peu la patrie absente. Il est installé à une petite distance de Tucuman. Il cultive de la canne à sucre et il m'a affirmé avoir obtenu jusqu'à 15,000 arrobes par cuadre carrée, ce qui fait plus de 80,000 kilos par hectare, rendement supérieur à la moyenne qu'on m'avait indiquée. Il possède aussi des troupeaux de mules avec lesquelles il fait des transports de produits depuis la Bolivie jusqu'à Tucuman. Nous ous quittâmes à la sta-

tion de Frias où il descendait, aussi amis que si nous nous connaissions depuis dix ans. Je passai une nouvelle nuit à la station de Recreo, et le lendemain à six heures, en reprenant le train, j'y trouvai encore une autre connaissance, un de mes compagnons de voyage du *Sénégal* où il était monté à Lisbonne. C'est chose assez curieuse que le hasard vous fasse ainsi rencontrer, à des distances quelquefois considérables, des gens qu'un hasard identique a déjà mis sur votre route.

J'arrivai enfin à Cordova après un seul incident à noter pendant le voyage, incident qui doit d'ailleurs se produire fréquemment, eu égard à l'emploi du bois au lieu du charbon de terre pour les locomotives. Nous étions occupés à déjeuner à la station de Dean Funes, quand tout à coup nous entendons au dehors des cris formidables. Trois ou quatre wagons d'un train de marchandises garé près de la station étaient en feu. Ces wagons étaient chargés d'Alfalfa, sorte de luzerne sèche, qu'une étincelle de la locomotive avait enflammée et qui brûlait naturellement comme paille. Pour empêcher que les débris des wagons incendiés n'encombrent la voie sur laquelle ils se trouvaient, et qui était précisément celle où notre train allait s'engager dans la direction de Cordova, le chef de station avait pris le parti, fort raisonnable d'ailleurs, de

faire filer le train de marchandises de l'autre côté de la station, c'est-à-dire dans la direction de Tucuman. De cette façon, en effet, puisqu'il n'y avait pas de train de voyageurs avant le lendemain, il aurait le temps de faire déblayer la voie. Mais cela ne plaisait pas à certains passagers du train de Cordova qui craignaient sans doute, qu'en passant à côté de ce dernier, les wagons incendiés n'y missent le feu. C'est pourquoi ils poussaient ces cris féroces que nous avions entendus, accompagnés de *carambas*, de *carajos*, et de tous les jurons plus ou moins propres et distingués dont la langue castillane est si peu avare. Je n'oublierai jamais le spectacle donné par un de ces voyageurs, un grand escogriffe, véritable descendant de don Quichotte qui s'était posé en travers de la voie, et, les bras écartés, semblait vouloir s'opposer au passage du train incendié. Au même moment, un fumiste — il y en a partout — s'avisa de dire qu'en avant des wagons en feu, il s'en trouvait un rempli de barils de poudre. Ce fut alors un brouhaha indescriptible et un sauve-qui-peut général, ce qui permit au chef de station de mettre à exécution son plan qui était le bon. Un quart d'heure après, nous pouvions repartir sans encombre.

Pendant les quelques jours que je passai alors à Cordova, j'assistai à une procession, chose fort

curieuse dans cette ville où il y en a à tout propos. Les maisons devant lesquelles devait passer le cortège étaient toutes garnies de draps, d'une blancheur souvent plus que douteuse, comme cela se pratique dans nos campagnes à l'occasion des processions de la Fête-Dieu. Mais ici les habitants y avaient ajouté une foule de tableaux de famille et jusqu'à des ustensiles de ménage, pour les faire bénir. Sur tout le parcours, les femmes se tenaient à genoux dans le plus profond recueillement. Je remarquai que beaucoup de ces femmes avaient un haricot blanc collé sur la joue, au-dessous de l'œil, et comme je demandais l'explication de ce singulier ornement, j'appris que c'était pour elles une sorte d'amulette destinée à les préserver de toute maladie.

Mélange bizarre de foi religieuse et de crédulité enfantine !

Je rentrai enfin à Rosario. J'eus la curiosité d'aller voir un jour des Riños, c'est-à-dire des combats de coqs. Cela remplace pour les Argentins les courses de taureaux qui sont interdites dans la République Argentine. Le public qui y assistait était des plus mélangés, mais composé pour la plus grande partie de gens à mine farouche pour qui, l'acharnement avec lequel les coqs se déchirent à coup de bec et d'éperon, paraissait être un régal. Ils engagent des paris sur les combattants en les désignant par

leur couleur, et à mesure que l'un des coqs semble avoir le dessus ou le dessous, on entend d'un côté à l'autre de l'arène une recrudescence de cris chez les parieurs. *Dos pesos para el blanco ! Tres para el colarado !* etc., etc. Il faut voir l'air d'importance que prennent les juges du combat qui remplissent leur rôle avec un sérieux imperturbable. Avant de laisser engager la lutte, ils pèsent les coqs absolument comme s'il s'agissait de chevaux de course. En somme, c'est un spectacle peu intéressant qu'on peut d'ailleurs s'offrir dans la première basse-cour venue. J'ai remarqué toutefois un petit stratagème qui m'a fort diverti. Les propriétaires des coqs qui vont engager le combat se font apporter un verre d'eau dont ils aspirent une pleine gorgée, puis ils l'insufflent délicatement à leur coq dans la partie... opposée au bec. Je suppose que c'est pour leur donner du cœur au ventre, si j'ose m'exprimer ainsi. Quelquefois, quand la lutte des coqs n'est pas assez acharnée, des disputes s'élèvent entre les assistants et elles dégénèrent vite en rixes à coups de couteau. La scène change de place. Cela se produisit justement le jour où je m'y trouvais. Deux spectateurs, s'étant pris de querelle, l'un d'eux sortit tout à coup de l'une de ses bottes un couteau dont la lame n'avait certainement pas moins de trente centimètres de long, et se précipita sur son adversaire qu'il blessa à la cuisse.

Il ne fallut pas moins de trois agents de police pour arriver à désarmer le farouche gaucho ; encore durent-ils dégaîner et l'acculer à un mur en le sommant de jeter son couteau à terre, ce qu'il ne fit pas sans résistance.

VII

UNE EXCURSION AU PARAGUAY

Pendant mon second séjour à Rosario, j'entrepris, sur le conseil de mes amis, le voyage d'Asuncion, capitale du Paraguay. Le dimanche, 20 septembre, à deux heures, je m'embarquai à bord du *Rio Parana*, bateau de la Compagnie du Lloyd Argentin qui fait le trajet en quelques jours. La distance de Rosario à Asuncion est de 882 milles. Je trouvai le *Rio Parana* encombré par une foule d'officiers et de soldats de l'armée argentine en route pour le Gran Chaco où le gouvernement préparait en ce moment une expédition contre les Indiens Tobas. Si j'avais pu deviner la mauvaise compagnie que j'allais avoir, bien certainement j'aurais renoncé à mon projet. Je n'hésite pas à dire que je n'ai jamais ren-

contré, pendant tout le cours de mon voyage, de gens plus insupportables, plus arrogants et, disons le mot, plus grossiers que les officiers qui se trouvaient là. Je ne sais pas vraiment si les simples soldats qui étaient dans l'entrepont n'étaient pas mieux élevés qu'eux. Je me hâte d'ajouter que les officiers argentins ne sont pas tous comme ceux-là, tant s'en faut, et que j'en ai vu d'autres, précisément pendant mon retour du Paraguay, qui étaient heureusement bien mieux élevés.

J'aime mieux ne pas parler de la façon dont nous étions traités à bord de ce bateau. Le service y était d'une malpropreté repoussante. Mais la chose dont je souffris le plus, c'est le manque de pain, car on n'y mangeait que des galletitas, sorte de pain espagnol tout à fait insipide. Quelle différence entre ces bateaux et ceux de la compagnie « La Platense » et combien je regrettais que celle-ci n'eut pas une ligne allant jusqu'à Asuncion. Il avait été fortement question, à cette époque-là même, d'en créer une, et je suis bien convaincu qu'elle aurait fait une concurrence sérieuse au Lloyd Argentin.

Le capitaine du *Rio Parana* était un Italien. Ce sont d'ailleurs les Italiens qui connaissent le mieux la navigation de tout le fleuve et presque tous les pilotes, qui sont indispensables, pour remonter le Parana, à cause des canaux presque

inextricables qui composent la plus grande partie de son cours, sont des Gènois ou des Napolitains.

Dans la soirée, nous eûmes le spectacle d'un orage comme je n'en avais jamais vu. Toute la journée la chaleur avait été accablante. Vers six heures, un vent violent s'éleva tout à coup. La pluie se mit à tomber littéralement à seaux. Les éclairs se succédaient sans discontinuer, les grondements du tonnerre étaient étourdissants. Du bateau, où notre vue n'était bornée nulle part, nous vîmes la foudre tomber successivement sept fois sur des arbres de la rive droite ; l'un d'eux prit feu comme une allumette. J'appris quelques jours après par les journaux que cet orage s'était étendu jusqu'à Buenos-Ayres et que la pluie diluvienne qui était tombée avait occasionné de terribles inondations par suite du débordement du Riachuelo.

Le lendemain matin, nous passions en vue de Diamante, et vers deux heures nous stoppions à Parana que je me contentai de revoir du bateau. La température s'était sensiblement abaissée depuis la veille, et il faisait même presque froid.

A partir de Parana, la barranca de la rive gauche du fleuve est presque à pic et atteint quelquefois jusqu'à 60 et 80 mètres de hauteur. On distingue les couches géologiques qui, dans cette région, sont très riches en fossiles rares.

C'est là qu'ont été trouvés la plupart de ceux qu'on voit au Musée de Buenos-Ayres, entre autres le remarquable squelette du Glyptodon et des ossements de Mégathérium. Je ne sais si ceux qui figurent dans la nouvelle galerie de paléontologie du Muséum d'histoire naturelle de Paris n'en proviennent pas aussi.

Le mardi, nous arrivons vers midi à La Paz, qui est une petite bourgade de la province d'Entrerios. Nous avons le temps d'y descendre et d'y flâner pendant deux heures en compagnie d'un agent de la maison Bréguet de Paris qui vient d'installer le téléphone à Rosario et à Parana et qui va s'occuper de l'établir à Asuncion.

Nous en repartons à 4 heures et dans la nuit nous passons à l'Esquina, où nous ne nous arrêtons que quelques minutes. Nous avons maintenant sur notre gauche, formant la rive droite du fleuve par conséquent, l'immense désert du Gran Chaco. Dans la partie que nous longeons, ce sont des fourrés impénétrables. On se sent impressionné malgré soi par la sublime grandeur de ces forêts vierges dont les arbres gigantesques et séculaires forment, avec leurs branches enchevêtrées les unes dans les autres, et avec les lianes qui s'y enroulent, un fouillis indescriptible.

Vers trois heures de l'après-midi nous arrivons

à Goya qui est la première ville de la province de Corrientes. Nous y embarquons plusieurs voyageurs. Au moment où nous nous remettons en marche, nous sommes pris par un vent du sud-ouest si violent que notre bateau éprouve des mouvements de roulis, absolument comme si nous étions en mer, et cependant nous en sommes à plus de deux cents lieues. Il est vrai qu'à de certains moments, le fleuve est si large que l'on aperçoit à peine les rives et qu'on peut avoir l'illusion d'être véritablement en pleine mer.

Le lendemain, nous passons à Bella Vista. Je vais y visiter une scierie appartenant à des Français qui exploitent des bois provenant du Gran Chaco. En face de Bella Vista, dans la partie du Chaco qui forme l'autre rive, est une colonie qui prend un grand développement à l'heure actuelle. C'est la colonia Ocampo où vient de se monter une fabrique de sucre très importante avec un matériel fourni par la Société de Fives-Lille.

Le soir, vers huit heures et demie, notre bateau se trouve tout à coup ensablé. En cet endroit, le lit du Parana est très peu profond, surtout à l'époque des basses eaux, et les bancs de sable sont fort nombreux. Toute la nuit l'équipage travaille à nous tirer de ce mauvais pas. L'outillage du bord est si défectueux que le com-

mandant est obligé d'employer des boîtes de cigares vides en guise de bouées. Pendant ce temps-là, un passager raconte qu'il y a quelques années à peine, il n'était pas rare que les Indiens vinssent attaquer les navires de commerce qui se trouvaient dans la situation où nous étions, pour les piller, après avoir massacré l'équipage. J'avoue que ce récit ne m'a pas empêché de dormir aussi tranquillement qu'à l'ordinaire, et que j'ai été beaucoup plus inquiété par les moustiques que par la crainte de voir apparaître les Indiens. C'est seulement le lendemain matin, vers dix heures, que notre bateau peut être remis à flot et enfin, vers deux heures et demie, nous arrivons à Corrientes.

Nous trouvons à l'ancre devant la ville une canonnière argentine sur laquelle se trouve le général Victorica, ministre de la guerre et de la marine, qui va prendre en personne le commandement des opérations dirigées contre les Indiens Tobas. Nous devons rester plusieurs heures dans le port et j'en profite pour descendre à terre en compagnie d'un jeune Français qui s'y rend justement. Il accompagne l'Inspecteur des télégraphes de Parana, lequel va relier la ligne des télégraphes du Paraguay à celle des télégraphes argentins, au moyen d'un câble franchissant le Rio Parana au Paso de la Patria.

La ville de Corrientes est d'ailleurs fort

curieuse et je ne regrette pas ma petite excursion. On y trouve au moins un peu de la couleur locale qui manque dans presque toutes les autres villes que j'ai visitées jusqu'ici. J'ai pu y voir en effet les premiers sauvages sous leur véritable aspect. Ce sont des Indiens soumis qui viennent vendre au marché de Corrientes les produits de leurs chasses : peaux de jaguars, de cerfs, de carpinchos, de daims, etc. Ils appartiennent aux tribus des *Chunopis* et des *Mocovis* qui habitent la partie du Gran Chaco située en face de Corrientes. D'ailleurs une bonne moitié des habitants de la ville est également indienne et on y parle encore plus le guarani que l'espagnol. Il en est de même dans l'intérieur de la province dont la majeure partie de la population est métisse. Les Espagnols, depuis la conquête, se sont fondus avec les Indiens d'origine guaranie qui l'habitaient avant leur arrivée, et contrairement à ce qui s'est passé dans le reste de la République Argentine, les conquérants n'ont pu imposer l'usage de leur langue aux vaincus ; c'est la langue de ces derniers, le guarani, qui est presque exclusivement employée. Nous verrons que le même phénomène s'est produit au Paraguay.

Corrientes est une des plus anciennes villes des États de la Plata. Sa fondation remonte à l'année 1588. Les églises sont dans le style

jésuite. Il y a un théâtre, un collège national et un club très fréquenté. La population de la ville s'élevait en 1884 à 15,500 âmes. Celle de la province entière était évaluée à 204,000, ce qui lui donne le quatrième rang dans les provinces de la République.

Les Corrientinos jouissent d'une réputation détestable, même parmi leurs compatriotes. Ils passent pour menteurs, paresseux et violents, et je crois, à en juger par leur mine, qu'il ne serait peut-être pas très prudent de s'aventurer la nuit venue, dans les rues mal éclairées de la ville, sans être muni d'un bon revolver.

Dans la partie du Chaco qui fait face à Corrientes, il s'est créé récemment une colonie nommée *Colonia Resistencia*, qui est composée presque exclusivement d'Italiens. Les terres de cette région sont, paraît-il, fertiles, mais c'est presque exclusivement à l'exploitation des bois que se livrent les colons. Ils entretiennent d'assez bons rapports avec les Indiens du voisinage.

Nous quittons Corrientes seulement vers deux heures du matin. La nuit est très belle et très claire, mais excessivement fraîche, et c'est au point qu'on se demande sur le bateau si réellement nous sommes en route pour les pays intertropicaux et si nous n'allons pas plutôt vers les régions polaires. Malgré la fraicheur de la nuit, j'étais resté accoudé à l'arrière du bateau,

admirant en même temps la magnifique Constellation de la Croix du Sud qui brillait à l'extrême horizon, et celle d'Orion, telle que nous la voyons dans notre hémisphère pendant les mois d'hiver, quand j'ai distingué parfaitement dans les bois de la rive droite les rugissements du tigre. Cet animal auquel les indigènes donnent le nom de *Yaguareté*, est en réalité le jaguar. Il est fort commun dans toute cette contrée, aussi bien dans la province de Corrientes que dans le Gran Chaco et dans le Paraguay. Il est, paraît-il, d'une taille un peu inférieure à celle du tigre du Bengale, mais il n'est pas moins terrible que lui. Il n'est pas rare d'en voir dans les îles du Parana, car il nage très bien. Il aime beaucoup la chair des Carpinchos et il en détruit beaucoup. Les Indiens pratiquent très activement la chasse au tigre, car ils se servent de la peau pour orner la selle de leurs chevaux. Ceux qui habitent le voisinage de Corrientes viennent de temps à autre y vendre les peaux des tigres qu'ils tuent ; elles se vendent assez cher.

C'est à une vingtaine de milles au-dessus de Corrientes que se trouve le confluent du Rio Paraguay et du Rio Parana. A cet endroit ce dernier tourne presque à angle droit vers l'Est et forme la limite septentrionale de la République Argentine. Nous apercevons vaguement dans le lointain l'île Cerrito ; c'est un peu plus loin que se trouve

le Paso de la Patria où va être immergé le câble télégraphique reliant le Paraguay à la République Argentine.

Au point du jour nous passons devant l'emplacement de l'ancienne batterie de Curupaïti où les soldats de Lopez tinrent les Argentins et les Brésiliens en échec pendant plus de huit mois. Le fleuve est beaucoup moins large que le Parana et semble bien plus profond ; on n'y voit que fort peu de bancs de sable, les rives sont aussi un peu plus escarpées. Des deux côtés d'ailleurs, ce ne sont toujours que des forêts vierges. De temps à autre, on voit folâtrer dans les branches des troupes de singes. Nous apercevons également des quantités considérables de hérons, de flamants, au plumage gris cendré, sur lesquels on s'amuse à tirer du bord ; mais comme c'est avec un Remington et des cartouches à balle, les coups ne portent pas souvent.

Nous passons bientôt devant Humaïta qui fut le théâtre d'un siège acharné pendant la guerre du Paraguay. Ce n'est plus maintenant qu'un malheureux village composé de quelques huttes. On distingue encore une tour en ruine ; c'est tout ce qui reste d'une magnifique église bâtie par les Jésuites et que les boulets brésiliens ont anéantie.

Nous voici maintenant devant l'embouchure du Rio Vermejo où se trouve en observation une

canonnière de la marine argentine. Cette embouchure paraît avoir à peine une centaine de mètres de largeur, mais en remontant la rivière, on la trouve beaucoup plus large. Le Rio Vermejo qui prend sa source dans les montagnes de la Bolivie a un cours d'au moins 2,000 kilomètres. Il traverse le Gran Chaco dans toute sa largeur en coulant de l'ouest au sud-est. Il partage cet immense désert en deux parties presque égales, que l'on désigne sous le nom de *Chaco boréal* au nord de la rivière, et de *Chaco austral* au sud. Quelquefois même on distingue la partie du Chaco qui est située entre le Rio Vermejo et le Rio Pilcomayo en lui donnant le nom de Chaco Central ou de Llanos de Manzo.

Le Gran Chaco confine à trois États qui naturellement font valoir des droits à la plus grande portion de ces territoires, en majeure partie encore inexplorés. Ces États sont la République Argentine, le Paraguay et la Bolivie. Mais, comme le fait très bien observer Martin de Moussy, « c'est celle de ces trois nations qui colonisera » le Chaco, civilisera ses habitants, lui donnera » des routes, rendra ses fleuves navigables, qui » pourra prétendre un jour à être en toute » équité la maîtresse légitime de cette vaste » contrée et recueillir aux applaudissements » universels les bénéfices d'une œuvre aussi » grandiose, aussi utile non seulement à l'Amé-

» rique du Sud, mais encore à l'humanité. » Il faut bien le reconnaître, c'est la République Argentine surtout qui jusqu'ici a le mieux marché dans cette voie. Depuis quelques années principalement, elle a multiplié les expéditions et encouragé les reconnaissances dans le Gran Chaco. Mais le gouvernement bolivien de son côté a prêté son concours aux tentatives qui ont été faites pour créer une voie commerciale à travers le Chaco depuis les frontières de la Bolivie jusqu'au Rio Paraguay. Quoi qu'il arrive, nous ne pouvons pas rester indifférents à ce fait que ce sont des Français qui, les premiers dans ce siècle, auront tenté de traverser entièrement le Gran Chaco, d'abord l'infortuné docteur Crevaux, assassiné par les Indiens Tobas, au début même de son entreprise, puis M. Thouar qui, plus heureux, a réussi en partant de la Bolivie à atteindre Asuncion.

Les principales tribus indiennes qui habitent le Gran Chaco sont celles des féroces Tobas qui parcourent le désert dans toute son étendue. Ce sont des Tobas, comme je viens de le dire, qui ont assassiné Crevaux et son escorte. On les rencontre aussi bien dans le Chaco boréal que dans le Chaco austral. Dans la région située au sud du Rio Vermejo, on trouve les tribus des *Chunupis*, des *Mataguayos*, des *Matacos*, des *Malbalos*, des *Atalas* auxquelles on donne souvent au Paraguay

le nom générique de *Guaycurus*. Presque toutes ces tribus sont nomades et le plus souvent en guerre les unes avec les autres. Quelques-unes sont cependant plus sédentaires et habitent en commun des *tolderias* qui ne sont autre chose qu'un assemblage de quelques huttes ou *toldos*.

Quant à évaluer le nombre total des Indiens habitant le Gran Chaco, c'est une chose à peu près impossible et les données manquent absolument pour déterminer un chiffre même approximatif. On m'a indiqué toutefois comme le plus rapproché de la vérité celui de 40,000.

Après avoir stoppé un instant devant l'embouchure du Vermejo pour donner à un fonctionnaire de la marine argentine que nous avions à bord le temps de descendre dans un canot, nous repartons et nous arrivons bientôt à Villa del Pilar. Le lendemain matin nous sommes en face de Formosa où réside le gouverneur du Gran Chaco, le colonel Forteringham. On aperçoit sa maison bâtie sur le bord même du Rio Paraguay, au milieu d'un bouquet de palmiers, et sur laquelle flotte le pavillon argentin.

C'est de Formosa que partira l'expédition projetée contre les Indiens Tobas, et nous débarquons les officiers et les soldats argentins qui vont grossir l'effectif de l'armée expéditionnaire. Leur départ ne me cause pas le moindre regret. En revanche, c'est avec un grand plaisir que je

vois monter à bord un Français qui se rend à Asuncion. J'apprends bientôt de lui qu'il gère une propriété importante de la Colonia Formosa. Jusqu'à une heure avancée de la nuit, nous causons, lui me demandant des nouvelles de la France qu'il a quittée depuis 1871, et moi l'interrogeant sur ce mystérieux Chaco qu'il habite, à quelques lieues à peine des Indiens.

D'après ce qu'il me dit, dans la partie qui environne le poste militaire de Formosa, et qu'on commence seulement depuis peu à coloniser, les terres sont d'une fertilité exceptionnelle, et quand la sécurité y sera assez complète pour que les colons y viennent s'établir en plus grand nombre, il est certain que les terres, que le gouvernement argentin vend à très bon compte, trouveront facilement des acquéreurs. Après l'expédition qui va se faire, le gouvernement a l'intention de vendre, autour de la nouvelle colonie, 400 à 500 lieues carrées de terrain par parcelles de 4 à 5 lieues carrées. Il paraît que les terres, dans les autres parties du Gran Chaco qui sont déjà en voie de colonisation, se sont vendues sur le pied de 10 fr. l'hectare.

Mon nouvel ami me raconte qu'il est grand amateur de chasse et qu'il peut s'en donner à cœur joie autour de Formosa, attendu que toutes les espèces possibles de gibier y abondent, depuis le tigre, le puma, le daim et le cerf jusqu'à

la perdrix au faisan et au canard sauvage. Il y a cependant plusieurs inconvénients à ce plaisir. C'est d'abord que les serpents d'espèce dangereuse sont fort communs dans le Chaco et ensuite, c'est la présence, à l'état de légions, d'une sorte d'insecte que les indigènes appellent *pique* et qui, malgré les chaussures les plus épaisses, trouve le moyen de pénétrer dans les pieds où il cause des douleurs insupportables. Cet insecte s'introduit généralement sous les ongles et y pond ses œufs. Si l'on n'avait pas la précaution de le faire enlever, cela pourrait avoir des suites très sérieuses. Les femmes guaranies pratiquent d'ailleurs cette petite opération avec une merveilleuse adresse.

Enfin le dimanche matin nous passons devant l'embouchure du Rio Pilcomayo dont le nom est devenu si tristement célèbre en France depuis la mort de Crevaux. Au confluent, ce n'est qu'un immense marécage rempli de joncs où nous voyons des quantités innombrables de hérons et de flamands. Nous apercevons aussi sur la rive et sur les bancs de sable les premiers *yacarès* que nous ayions encore vus. Ce sont des alligators dont quelques-uns atteignent des dimensions fort respectables, car ils ne mesurent pas moins de trois à quatre mètres depuis le bout du museau jusqu'à l'extrémité de la queue. Ils pullulent dans le Rio Paraguay et dans le haut Parana et

nous aurions déjà dû en voir depuis Corrientes. Je suppose que c'est le froid qui les avait empêchés de nous montrer jusqu'ici leurs hideux museaux.

Nous distinguons bientôt sur notre droite une petite colline en forme de pain de sucre et couverte d'une végétation incomparable, c'est le Cerro Lombaré. Lombaré est le nom du premier cacique indien avec qui les conquérants espagnols eurent à lutter, à cet endroit même, lors de leur arrivée au Paraguay.

Le fleuve est très large dans cette partie de son cours, et, comme les terres de l'autre rive sont fort basses, cette largeur paraît encore plus considérable qu'elle ne l'est en réalité.

Enfin deux heures plus tard nous jetons l'ancre devant Asuncion, à une centaine de mètres du quai et à côté d'un cuirassé brésilien qui est en station dans le port.

Je descends immédiatement à terre, dans un canot, en compagnie de mon ami de Formosa et nous nous faisons conduire chez le père Victor. C'est un vieux Français qui est installé au Paraguay depuis plus de quarante ans et qui n'a jamais revu son pays natal depuis ce temps. Il tient un petit restaurant à Asuncion et il se charge de nous procurer des chambres en ville. Celle qui m'est destinée n'est pas d'un luxe effréné, tant s'en faut. Pour mobilier, un simple

lit garni d'un moustiquaire et une chaise, et c'est tout. Je préfère d'ailleurs cette simplicité qui n'exclut pas la propreté au luxe souvent sordide d'un hôtel monumental, comme l'hôtel de l'Europa, le seul qui existe à Asuncion. D'ailleurs, en l'honneur d'un hôte parisien, *rarissima avis* à Asuncion, le père Victor fait appel à ses talents culinaires et il nous sert des petits repas à *la française* qui me remettent un peu de l'abominable nourriture fournie à bord des bateaux du Lloyd Argentin.

Aussitôt réconforté et reposé par une bonne sieste, je m'empresse de faire connaissance avec la ville. La première impression qu'on éprouve dans ces rues non pavées, sablonneuses au point qu'on enfonce souvent dans le sable jusqu'à mi-jambe, bordées de monuments inachevés comme le Panthéon et le Théâtre, ou bien en ruines comme le palais de Lopez, est une impression analogue à celle que produisent les villes mortes comme Herculanum et Pompéï. J'observe même dans les rues un petit détail qui rend l'analogie encore plus complète. De même en effet qu'à Pompéï, il y a par endroits dans les rues une rangée de grosses pierres plates qui permettent de les traverser en cas de pluie, alors qu'elles sont totalement inondées.

L'architecture même des monuments que j'ai déjà cités, surtout celle du palais de Lopez, la

disposition intérieure des maisons d'habitation complètent la ressemblance avec Pompéï. Il n'est pas jusqu'à l'accoutrement des femmes qui ne vienne encore ajouter à l'illusion. Vêtues d'une simple chemise blanche, avec quelques broderies noires au col et aux manches, généralement très bien faites de corps, les pieds nus, on les voit passer avec une grâce vraiment charmante. Pour se garantir la figure du soleil, elles ont un morceau de toile ou de coton qu'elles portent comme une mantille. Celles qui vont chercher de l'eau à la rivière portent sur leur tête un vase en terre ou en cuivre et font ainsi songer inévitablement encore aux canéphores antiques telles qu'on les voit figurées sur les vases grecs ou romains de nos musées. Il y a cependant un point sur lequel la ressemblance n'est plus complète, c'est le cigare ou la pipe que toutes, presque indistinctement, jeunes ou vieilles, belles ou laides, ont à la bouche. Les femmes paraguayennes sont nubiles à douze ans, et on m'a fait voir une mère de famille de douze ans et demi. Il n'est pas rare de voir une mère de quinze à seize ans faisant fumer son cigare à son marmot qui n'a souvent pas plus de deux ou trois ans.

Je ne crois pas qu'il existe un seul pays au monde où l'on puisse jouir de ce singulier spectacle d'une population entière, sans distinction

d'âge, de sexe et de condition, fumant pour ainsi dire sans cesse.

On rencontre dans les rues bien plus de femmes que d'hommes, chose qui ne doit d'ailleurs pas surprendre, quand on sait qu'après la fin de la guerre, en 1870, il ne restait presque plus d'hommes au Paraguay. La proportion des femmes s'élevait alors, dit-on, à 23 pour un homme. Aujourd'hui, grâce au jeu naturel des naissances, l'équilibre s'est en partie rétabli ; d'après un recensement, datant de quelques années seulement, la proportion ne serait plus que de 3 femmes pour un homme.

La ville est assez régulièrement bâtie ; les rues se coupent à angles droits et sont dirigées dans le sens du sud au nord et de l'est à l'ouest. Mais elles ne forment pas des cuadres régulières comme dans les villes argentines. Le sol sur lequel est construit Asuncion est très sablonneux et aussi fort accidenté. Quand on s'éloigne du centre de la ville, on trouve des rues qui ont l'aspect de véritables gorges de montagnes. Il s'y trouve parfois, émergeant du sol, dans le milieu même de la chaussée, d'énormes blocs de roche rouge. Justement le lendemain de mon arrivée, il tomba dans la matinée une pluie diluvienne, telle que nos pluies d'orage les plus violentes n'en peuvent donner qu'une bien faible idée et qui ne dura guère plus d'une heure.

J'eus alors la curiosité d'aller examiner une de ces rues escarpées, elle était transformée en un vrai torrent.

Le dictateur Lopez avait rêvé de faire de sa capitale une ville splendide, mais sa fin tragique ne lui a pas permis de voir son rêve réalisé. Le palais magnifique qu'il s'était fait construire sur le bord même du Rio Paraguay, dans une position dominant le fleuve, est complètement en ruines. En ruines également l'immense arsenal qu'il avait installé à grands frais auprès du fleuve. Les autres monuments qu'il avait fait commencer, le Théâtre qui devait rivaliser avec les plus beaux théâtres d'Europe et pour lequel il avait pris comme modèle la Scala de Milan, le Panthéon bâti au milieu même de la ville, ne sont pas achevés et ne le seront peut-être jamais.

L'herbe y croît en toute liberté et leur donne l'aspect de monuments détruits avant même qu'ils aient existé. De tout ce qu'il avait voulu créer, il ne reste que le petit chemin de fer d'Asuncion à Villa-Rica, qui lui-même n'a été achevé que jusqu'à Paraguari, c'est-à-dire snr un parcours de 72 kilomètres. La station qui se trouve à l'une des extrémités de la ville possède une voie de raccordement qui va jusqu'au quai.

Mais ce qui ajoute à la désolation, c'est que la place du marché, par exemple, qui se trouve au centre de la ville est comme un véritable ma-

récage, et le soir on entend s'élever de ces immenses cloaques un concert de grenouilles, tel qu'aucune autre capitale ne peut en offrir de pareil. Les Paraguayennes passent pour aimer beaucoup la musique ; il faut croire que les grenouilles du pays ont les mêmes inclinations et qu'elles ont pris des leçons de chant, car on y distingue des parties de soprano et de basse comme dans un orphéon bien réglé.

Il y a heureusement à côté un marché couvert, qui n'est pas une des moindres curiosités d'Asuncion. On y voit les marchandes de fruits de toutes sortes, quand viennent les heures chaudes de la journée, trouvant que le *typoy*, c'est-à-dire cette simple chemise qui leur sert de vêtement, est encore de trop, la mettre de côté, et s'offrir aux regards des acheteurs dans le simple costume d'Ève. On s'aperçoit vite qu'on est dans un pays de mœurs faciles et où la pudeur est aisément laissée de côté.

On rencontre aussi parfois, dans les rues de la ville, de grands et solides gaillards avec une tête énorme, et vêtus seulement d'une grossière couverture de laine jetée sur les épaules, ce sont des Indiens Payaguas. Au nombre d'une centaine environ, ils habitent de misérables huttes construites sur la rive du Rio Paraguay, au pied de l'ancien palais de Lopez. C'est tout ce qu'il reste, paraît-il, d'une des tribus indiennes les plus

nombreuses et les plus puissantes qui habitaient le Paraguay avant sa conquête par les Espagnols. Du temps de Francia, on en comptait encore un millier, et le dictateur les utilisait pour empêcher les étrangers d'entrer dans le Paraguay. Maintenant ils fabriquent les poteries, les calebasses gravées, les arcs et les flèches qu'on vend aux étrangers chez les marchands de curiosités d'Asuncion.

Une singularité de la capitale du Paraguay que je me garderais bien de passer sous silence, c'est son tramway. Il n'y a qu'une seule ligne, mais on va voir qu'elle mérite une attention toute spéciale.

Cette ligne part d'une station située près du port, devant le bâtiment de la Douane, passe par les rues les plus fréquentées de la ville, puis devant la gare et va enfin aboutir à une sorte de buvette champêtre qui lui sert de terminus.

Dans la journée, les tramways ne partent qu'à des intervalles très éloignés et sont d'ailleurs presque toujours vides. Mais quand arrive le soir, la banquette de devant est occupée par trois ou quatre musiciens du genre de ces Italiens qui parcourent nos brasseries du quartier latin et qu'on retrouve partout ; alors la voiture se garnit de tout le monde noceur et pschutteux d'Asuncion. Le tramway parcourt la ville en musique, et, comme l'éclairage des rues est des

plus rudimentaires, il s'y passe des scènes d'un *naturalisme* saisissant. On va ainsi jusqu'à la guinguette du terminus, on prend le temps de s'y désaltérer, car on aime bien à boire au Paraguay, puis sur un appel du conducteur, tout le monde reprend sa place dans le tramway, et on se remet en route pour retourner au port dans le même équipage. Cela se répète toute la soirée, jusqu'à une heure avancée de la nuit, sans que les voyageurs se renouvellent pour ainsi dire. Telle est le *Great-attraction* d'Asuncion. C'est original et peu dispendieux. Il faut bien le dire du reste, c'est peut-être la seule distraction qu'on puisse s'y offrir.

Il y a dans la ville un club fort bien installé où l'on rencontre les personnages influents de la capitale qui viennent s'y offrir les charmes d'une partie de billard. Presque tous les membres des colonies étrangères fréquentent également ce cercle. Il paraît que c'était jadis la maison d'habitation de Lopez avant qu'il eût fait construire son palais.

VIII

APERÇU HISTORIQUE SUR LE PARAGUAY

Avant de parler de l'état actuel du Paraguay, de ses ressources et de l'avenir qui lui est réservé, je crois qu'il est nécessaire de donner un court aperçu de son histoire. Aussi bien d'ailleurs cela est indispensable pour expliquer la situation même dans laquelle se trouve sa capitale.

Les documents sur le Paraguay ne sont pas très nombreux, ce qui s'explique par ce fait qu'il a été longtemps fermé aux étrangers. Le livre le mieux fait et certainement le plus complet qui existe sur ce pays est l'œuvre d'un de nos compatriotes, M. Demersay, mais ce livre a l'inconvénient d'être presque introuvable. De plus, la mission dont était chargé M. Demersay au Paraguay

date de 1844 à 1847 (1), et il s'est passé depuis lors des événements qui ont bouleversé totalement la face de ce malheureux pays. J'insisterai de préférence sur ces événements.

Le premier Européen qui ait pénétré dans le Rio Paraguay fut le Vénitien Sébastien Cabot. Plus heureux que l'Espagnol Juan Diaz de Solis qui, après avoir découvert en 1516 le Rio de la Plata, fut tué et mangé par les Indiens Charruas, Cabot put remonter le Parana et le Paraguay et construire un fort à l'emplacement même occupé aujourd'hui par Asuncion. Mais la conquête du Paraguay ne s'acheva que sous les gouverneurs suivants, envoyés par le roi d'Espagne sous le nom d'*Adelantados* et qui eurent à lutter longtemps avec les tribus indiennes.

Les premiers noms qu'on trouve dans l'histoire du Paraguay, à la suite de celui de Cabot, sont ceux de Pedro de Mendoza, celui-là même qui jeta sur la rive droite du Rio de la Plata les fondements de Buenos-Ayres en janvier 1535, puis d'Ayolas qui peut être considéré comme le véritable fondateur d'Asuncion. En effet, après avoir battu les Indiens le 15 août 1536, il posa, à côté du fort élevé par Cabot, la première pierre d'une ville à laquelle il donna le nom d'Asuncion ou de l'Assomption, en commémoration du jour où il

(1) Le livre de M. Demersay a été publié en 1865, chez M. Firmin Didot et Cie, 2 vol. et atlas.

avait livré la bataille. Irala, qui lui succéda, continua la construction de cette ville, laquelle fut érigée bientôt en évêché par le pape Paul III en 1547. C'est en 1593 que les Jésuites fondèrent à Asuncion un collège qui fut l'origine de la puissance de cette célèbre Société dans toute cette région. Ils trouvèrent dans les Indiens Guaranis, qui habitaient le Paraguay, une race hospitalière, douce et crédule, facile à subjuguer. Les Espagnols, et surtout les Portugais, dans la partie du Brésil qui confine au Paraguay, s'étaient, dès le début de la conquête, livrés à des atrocités de toutes sortes à l'égard de ces malheureuses populations. Aussi les Jésuites eurent-ils facilement un beau rôle à jouer en les attirant dans les Missions ou Réductions qu'ils fondèrent à partir du commencement du XVIIe siècle. La première réduction date de 1609. D'autres suivirent bientôt dans toute la région du Haut Uruguay et du Haut Parana, car à ce moment le Paraguay comprenait, outre le Paraguay proprement dit, les territoires situés sur la rive gauche du Rio Parana, depuis les missions de Guaïra jusqu'à la province actuelle de Corrientes. Les Jésuites ne se contentèrent pas de convertir les Indiens guaranis et de leur apprendre la culture de la terre, ils leur apprirent également l'exercice des armes à feu et en formèrent des soldats de façon à défendre leurs propriétés contre les invasions

des Paulistes (1) et des Mamalucos (2) qui venaient enlever des tribus entières de guaranis pour les vendre comme esclaves sur le marché de Rio-Janeiro. Les gouverneurs espagnols du Paraguay furent eux-mêmes souvent forcés de faire appel aux Jésuites et aux Indiens enrégimentés par eux pour lutter contre les Indiens Payaguâs et Guaycurus qu'ils ne parvenaient pas à soumettre. Grâce aux services qu'ils rendaient ainsi aux pouvoirs civils, les Jésuites surent étendre bien vite leur influence et établir ce fameux gouvernement théocratique et communiste dans une immense étendue de territoire qui a pris depuis lors le nom de *Missions*. Ils y eurent bientôt le monopole de toutes les productions variées de ces riches contrées, bétail, céréales, tabac, maté, tout le commerce était entre leurs mains. Aussi réalisèrent-ils en peu de temps des bénéfices considérables. Il est absolument impossible d'apprécier le chiffre des richesses amassées ainsi par l'Ordre des Jésuites, car ils eurent toujours bien soin de tenir le gouvernement espagnol dans l'ignorance de tout ce qui se passait dans leurs *Réductions*. Ils firent même plus, ils fermèrent avec le plus grand soin l'accès de celles-ci à tous les étrangers et ils empêchèrent les Indiens

(1) Habitants de la province de Saint-Paul, au Brésil.

(2) Le nom de Mamalucos est donné aux métis du Brésil issus des liaisons des Européens avec les femmes indiennes.

d'en sortir. Ce fut, pendant tout le temps de leur domination, comme un pays séparé du reste du monde. Cet état de choses dura jusqu'à leur expulsion de l'Espagne et de toutes ses possessions par un décret du roi Charles III en 1767. Le nombre des Réductions fondées par eux s'élevait alors à trente, dont huit dans le Paraguay proprement dit, quinze entre l'Uruguay et le Parana et sept sur la rive gauche du Rio Uruguay, dans l'Empire du Brésil.

« Ainsi il avait été donné là à la Société de » Jésus de réaliser une fois, sur un peuple, » l'idéal de ses doctrines. Pendant une durée de » cent cinquante ans, elle est parvenue à faire » passer tout entier son principe dans l'organi- » sation de la République du Paraguay. En » Europe, en Asie, elle a été contrariée plus ou » moins par les pouvoirs existants, mais voici » qu'au sein des solitudes de l'Amérique du Midi, » un vaste territoire lui est accordé, avec la » faculté d'appliquer à des peuplades toutes » neuves, aux Indiens des Pampas, son génie » civilisateur. Il se trouve que sa méthode d'édu- » cation qui étreignait les peuples dès leur matu- » rité, semble quelque temps convenir à mer- » veille à ces peuples enfants, elle sait, avec une » intelligence vraiment admirable, les attirer, » les parquer, les isoler, les retenir dans un » éternel noviciat. Chacun de ces étranges

» citoyens de la République des Guaranis doit
» se voiler la face devant les Pères (los padres),
» baiser le bas de leur robe. Le bréviaire dans
» une main, la verge dans l'autre, quelques
» hommes conduisent et conservent comme un
» troupeau les derniers débris des empires des
» Incas. C'est là en soi un grand spectacle, si
» l'on y joint un art infini de s'isoler du reste de
» l'univers. Cette éducation d'un peuple se con-
» somme dans un mystère profond, comme s'il
» s'agissait d'une trame ténébreuse.

» A cette constitution s'attache le triomphe
» de la Société de Jésus, puisque c'est là qu'elle
» a pu mettre son âme et son caractère tout
» entier. Mais cette colonisation mystérieuse,
» est-il sûr qu'elle soit le germe d'un grand
» empire ? Où est le signe de vie ? La Société de
» Jésus est tombée, mais son peuple du Paraguay
» lui survit, de plus en plus muet et mystérieux.
» Ses frontières sont devenues plus infranchis-
» sables. Le silence a redoublé, le despotisme
» aussi ; l'utopie de la Compagnie de Jésus est
» réalisée : un État sans mouvement, sans bruit,
» sans pulsation, sans respiration apparente.
» Dieu fasse qu'il ne s'enveloppe pas de tant de
» mystères pour cacher un cadavre ! » (1)

Et Ed. Quinet qui prononçait ces paroles en 1843 avait deviné juste, car aujourd'hui le Para-

(1) Edgar Quinet. *Des Jésuites.*

guay n'est plus qu'un cadavre. Les Jésuites n'ont abouti qu'à façonner ce peuple pour la servitude. Rien ne peut mieux expliquer la facilité avec laquelle s'est établie une dictature, comme celle de Francia, que l'ignorance et l'abêtissement dans lesquels ils ont laissé les Indiens Guaranis pendant le temps qu'ils les ont eus sous leur domination. On peut le dire, sans craindre de se tromper, ce sont les Jésuites qui portent la responsabilité de la terrible catastrophe qui a frappé le Paraguay un siècle après leur expulsion.

Dès 1620, le gouvernement du Paraguay avait été séparé de celui de Buenos-Ayres pour former deux gouvernements distincts placés tous deux, comme celui de Tucuman, sous la dépendance de la vice-royauté du Pérou et de l'audience de Charcas. En 1776, par suite de l'importance qu'avaient prise les provinces du Rio de la Plata, une ordonnance royale créa une nouvelle vice-royauté avec Buenos-Ayres pour capitale. Le Paraguay ne fut plus alors qu'une intendance dépendant de la nouvelle vice-royauté. A partir de ce moment, et plus encore après l'expulsion des Jésuites, il tombe dans l'oubli : on n'en parle pour ainsi dire plus même en Espagne.

Quand survint la proclamation de l'indépendance sud-américaine, en 1810, la Junte de Buenos-Ayres voulut entraîner le Paraguay dans

le mouvement révolutionnaire contre la métropole. Mais les Paraguayens ne paraissant pas disposés à chasser leur gouverneur espagnol, don Bernard de Velasco, qui avait su se faire aimer d'eux, la Junte buenos-ayrienne envoie au Paraguay un petit corps d'armée commandé par Belgrano. Celui-ci se fait battre honteusement par Velasco, près de Paraguari, à 15 lieues d'Asuncion, le 10 mars 1811. Il est obligé de capituler. Mais l'effet désiré par les Buenos-Ayriens n'en est pas moins obtenu. Les idées d'indépendance ont pénétré dans les esprits des vainqueurs de Paraguari, et bientôt le gouverneur Velasco résigne de lui-même ses fonctions.

Le 15 mai 1811, une junte composée de quatre membres est nommée avec Fulgencio Yagros comme président et Gaspar Francia comme secrétaire. Elle commence par déclarer l'indépendance du Paraguay et signe un traité avec la Junte de Buenos-Ayres qui reconnaît cette indépendance et abandonne toute prétention sur le Paraguay.

Deux ans après, le 1er octobre 1813, une nouvelle junte composée cette fois de 1,000 députés se réunit à Asuncion sous le titre de *Congreso général del Paraguay*. Après avoir ratifié l'acte d'indépendance, elle organise le pouvoir exécutif qu'elle confie à deux consuls nommés pour un an. Elle désigne par acclamation pour ce

poste Yagros et Francia ; ce dernier beaucoup plus intelligent et plus ambitieux que son collègue sut rapidement s'approprier toute l'autorité. Aussi l'année suivante, à l'expiration des pouvoirs des deux consuls, fut-il assez habile pour se faire nommer seul dictateur pour trois ans. A partir de ce moment on peut dire que l'histoire du Paraguay se trouve renfermée dans celle même de Francia, car trois ans après, ayant réussi à composer le congrès presque exclusivement d'hommes dévoués à sa personne, il se fait nommer dictateur à vie. Alors n'ayant plus aucun ménagement à garder, il dissout le congrès qui l'avait nommé, et devient le maître absolu.

D. José Gaspar Rodriguez de Francia était né à Asuncion en 1757. Son père était, paraît-il, d'origine brésilienne, mais Francia a toujours prétendu qu'il était Français. C'est un point qui n'a jamais été établi. Francia commença ses études à Asuncion, puis alla les terminer à Cordova, à l'Université dirigée par les Franciscains. Il fut reçu docteur en théologie, et ne fut jamais docteur en droit, comme cela s'est dit. Son père le destinait à la carrière ecclésiastique, mais celui-ci étant venu à mourir, Francia qui n'avait sans doute pas la vocation, préféra embrasser la profession d'avocat. D'une intégrité et d'un désintéressement rares, il sut vite se faire appré-

cier de ses concitoyens, et il devint bientôt membre du Cabildo et alcade d'Asuncion. Quand la révolution se produisit, en mai 1811, le Dr Don Pedro, Somellera, l'un des principaux auteurs du mouvement révolutionnaire mit en avant le nom de Francia, lequel vivait alors retiré à la campagne, dans sa *Chacra* (1) d'Ibéra. Il s'empressa d'accepter la charge de secrétaire de la première Junte et nous avons vu comment il était devenu successivement consul pour un an, puis dictateur pour trois ans, enfin dictateur à vie.

Une fois seul maître du pouvoir, il appliqua au Paraguay le système des Jésuites. Il ferma complètement le pays aux étrangers, et il interdit toute relation entre les Paraguayens et les habitants des pays voisins. Un de nos compatriotes, Bonpland qui avait été le compagnon de voyage du célèbre de Humboldt dans ses excursions à travers l'Amérique, étant venu dans les Missions pour y faire des recherches scientifiques, fut saisi comme espion par ordre du Dictateur et interné près d'Ysapua où il demeura pendant neuf années, sans avoir le droit de s'en éloigner. Toutes les réclamations des ministres français et anglais de Rio-Janeiro et de Buenos-Ayres, pour obtenir qu'il fut relâché, restèrent vaines.

(1) Chacra, petite ferme.

Jouissant d'un pouvoir sans limites, Francia faisait jeter en prison ou même exécuter tous ceux qui lui déplaisaient. On raconte qu'il alla jusqu'à faire fusiller un maçon qui n'avait pas bien exécuté un travail qu'il avait commandé. En 1820 ayant découvert une conspiration tramée contre lui, et dans laquelle son ancien collègue au Consulat, Yagros, était impliqué, il le fit mettre à mort ainsi que quarante autres conjurés.

Il paraît qu'il y avait eu dans sa famille des cas de folie : il est difficile de croire qu'il n'ait pas été lui-même atteint un peu de démence, quand on examine quelques-uns de ses actes qu'on s'est contenté de mettre sur le compte de l'hypocondrie. Ainsi quand un jour l'alignement d'une rue n'était pas de son goût, il donnait l'ordre aux propriétaires des maisons riveraines de les démolir et de les rebâtir immédiatement, dans l'alignement indiqué par lui ; il n'était pas question bien entendu d'indemnité et il aurait fait beau voir qu'on lui adressât des réclamations. Il sortait régulièrement en été à 4 heures et en hiver à 5 heures, précédé de cavaliers, le sabre en main, et telle était sa peur des conspirateurs qu'il fallait que les rues par lesquelles il devait passer pendant sa promenade fussent désertes. Les malheureux citoyens qui se laissaient surprendre au moment de son passage étaient roués de coups par ses sbires. Un Espa-

gnol, surpris ainsi un jour, paya sa faute de quinze ans de prison les fers aux pieds.

Dans son intérieur, Francia se livrait à de véritables excentricités qui surprennent de notre temps. Comme Louis XI avec Olivier le Daim, c'était son barbier qui était son homme de confiance. Toujours inquiet, malgré la garde qui veillait à ses portes, il assistait à la préparation de ses repas, et ne couchait que dans des chambres dont les murs étaient garnis d'armes de toutes sortes. Il avait donné l'ordre aux soldats qui montaient la garde autour de sa demeure de tirer sur toute personne qui s'arrêterait en face de celle-ci qui n'était autre que l'ancien palais des gouverneurs espagnols. Il l'avait isolé en faisant abattre toutes les maisons qui l'entouraient. Francia parlait très bien le français; il possédait dans sa bibliothèque, la seule peut-être qui existât dans le pays, les œuvres de Voltaire et de Rousseau, et, détail particulier, un dictionnaire des Arts et Métiers qu'il consultait chaque fois qu'il voulait décréter quelque chose ayant trait à l'agriculture ou à l'industrie.

Il professait une grande admiration pour tous les hommes de la révolution française et principalement pour Robespierre. Mais son véritable idéal, c'était Napoléon 1er. Il croyait se donner quelque ressemblance avec ce dernier, en sortant

à cheval, vêtu d'une robe de chambre galonnée et coiffé d'un immense chapeau à claque.

Presque tous ces détails ont été donnés par deux voyageurs suisses, le docteur Rengger et Longchamp à qui Francia avait fait subir, pendant six ans, le même sort qu'à Bonpland. L'ouvrage qu'ils publièrent, quand ils eurent réussi à quitter le Paraguay ; sous le titre d'*Ensayo historico sobre la Revolucion del Paraguay, y el Gobierno Dictatorial del doctor Francia*, étant parvenu entre les mains de Francia, celui-ci y répondit lui-même dans un article virulent qu'il fit insérer dans un journal de Buenos-Ayres. Il y traitait le docteur Rengger d'empoisonneur et de calomniateur.

On comprend fort bien que, non seulement pour jouer le rôle de Napoléon, mais aussi pour préserver son pays des attaques des pays voisins, en présence de son système de gouvernement qui attentait à tous les droits des citoyens, quelle que fût d'ailleurs leur nationalité, Francia ait attaché un grand prix à l'organisation d'une armée. C'est ce qu'il ne manqua pas de faire. Il créa aussi dans le Haut Paraguay des colonies militaires destinées à arrêter les incursions des Indiens.

Au début de ce qu'on pourrait appeler son règne, le dictateur avait paru décidé à entretenir d'assez bons rapports avec l'Église. Mais cela ne

dura pas longtemps, et il ne tarda pas à entrer en lutte avec le clergé et naturellement il eut tôt fait de le soumettre à sa domination qui ne supportait pas de résistance. Il confisqua une partie de ses biens ainsi que toutes les terres des Missions au profit de l'État, autrement dit à son propre profit, puisque l'État, en somme, c'était lui-même. Là du reste ses empiètements ne furent pas inutiles au Paraguay, car il développa l'élevage du bétail et des chevaux dans les fermes qu'il créa sur tous ces territoires devenus propriétés publiques. Il accapara également tout le commerce du pays. Il se fit négociant en gros. Il achetait à bas prix les marchandises de toutes sortes, produits du pays ou autres, et établissant lui-même les cours, il les revendait aux conditions qu'il lui plaisait.

Cette tyrannie étrange ne prit fin qu'à la mort du dictateur. C'est le 20 septembre 1840, qu'il fut emporté en quelques heures par une attaque d'apoplexie. Il avait quatre-vingt-trois ans et il avait été le souverain maître des destinées de son pays pendant vingt-six ans. On pourrait croire qu'après avoir été tenus sous un joug aussi dur pendant ce long laps de temps, les Paraguayens auraient, une fois délivrés de la terreur qu'il inspirait, voué son nom à l'exécration. Il n'en fut rien, le peuple lui fit au contraire de splendides funérailles et longtemps

encore après sa mort, son nom ne fut prononcé qu'avec respect. On ne peut s'expliquer une pareille sorte de popularité pour un tyran que par ce fait que le peuple le considérait en réalité comme le véritable fondateur de l'indépendance du Paraguay. Il est certain d'ailleurs que, quel que soit le jugement qu'on porte sur le système de gouvernement du Dr Francia, il avait su préserver le Paraguay, pendant ces vingt-six années de dictature, des révolutions intestines qui déchiraient les républiques voisines. Et à ce point de vue on peut dire que sa dictature fut moins déplorable que ne le fût celle de Rosas pour la République Argentine.

Francia fut d'abord remplacé par une Junte composée de cinq membres, dont faisait partie Patiños qui était son homme de confiance. Mais cette Junte fut promptement renversée par une émeute et celle qui lui succéda eut le même sort quinze jours après. L'auteur du mouvement militaire qui avait arrêté les membres de cette dernière Junte, un officier nommé Roque Alonso, fut désigné pour exercer le gouvernement. Il prit le titre de commandant civil et militaire. Il s'adjoignit, en qualité de secrétaire, Don Carlos Antonio Lopez qui entrait ainsi dans la vie publique où il n'allait pas tarder à prendre la première place.

Le 9 février 1841, Alonso convoqua un congrès

qui se réunit le 12 mars suivant; Lopez en fut nommé le Président. Sur sa proposition, le congrès établit un gouvernement consulaire, composé de deux membres élus pour trois ans. Le premier consul nommé fut Don Carlos Lopez lui-même et le second Alonso. Aussitôt entrés en fonctions, les deux consuls laissèrent pressentir par les premières mesures qu'ils prirent qu'ils n'entendaient pas persévérer dans le système d'isolement du Paraguay suivi par le Dr Francia. Ils commencèrent par rendre la liberté aux prisonniers politiques qui remplissaient les prisons et par ouvrir le pays aux étrangers, en laissant sortir ceux qui voulurent le quitter. Ils conclurent un traité d'amitié et de commerce avec la province de Corrientes qui, on le sait, était à ce moment en lutte avec Rosas, le dictateur de Buenos-Ayres. Un des principaux soins des consuls fut aussi de procéder immédiatement à l'organisation complète d'une administration où tout était à faire, puisque Francia avait concentré tous les pouvoirs entre ses mains. Pour bien montrer leur intention de faire une organisation légale du pays, les deux consuls convoquèrent un Congrès général extraordinaire avant la fin de leurs pouvoirs. Le Congrès composé de 400 membres s'ouvrit le 25 novembre 1842 sous la présidence du premier consul Lopez. Il approuva tout ce que les Consuls avaient fait

depuis leur installation au pouvoir, proclama de nouveau, d'une façon solennelle, l'indépendance du Paraguay, et fixa la forme du sceau et des armes de la République ainsi que la couleur du drapeau.

Quand arriva le terme des pouvoirs consulaires confiés à Lopez et à Alonso, la représentation nationale de nouveau réunie en congrès, le 13 mars 1844, fit une nouvelle constitution et nomma Lopez Président de la République pour dix années.

Avant toute autre chose, Lopez voulut faire reconnaître d'une façon définitive l'indépendance du Paraguay par la Confédération Argentine. Mais Rosas qui exerçait à Buenos-Ayres une dictature presque aussi absolue que celle de Francia, bien loin de se montrer disposé à reconnaître cette indépendance, somma au contraire le gouvernement paraguayen de déclarer qu'il formait partie intégrante de la Confédération Argentine. La guerre s'en suivit. Les États-Unis de l'Amérique du Nord qui, déjà à cette époque, prétendaient s'attribuer le droit d'intervention dans les affaires de l'Amérique du Sud, à l'exclusion des puissances européennes, envoyèrent un agent spécial pour essayer d'amener un accord entre Lopez et Rosas. Mais ces tentatives échouèrent. La lutte fut d'ailleurs sans importance, car à ce moment là même, le

gouverneur de Corrientes, le général Urquiza, travaillait à renverser Rosas et les troupes buenos-ayriennes auraient eu à soumettre la province de Corrientes avant de parvenir jusqu'au Paraguay.

Après la chute de Rosas, le nouveau gouvernement argentin reconnut enfin l'indépendance du Paraguay. Bientôt plusieurs puissances européennes en firent autant, et le 4 mars 1853, le Président Lopez signa avec la France, l'Angleterre et la Sardaigne un traité de commerce et de libre navigation du Rio Paraguay jusqu'à Asuncion.

Le Paraguay paraît donc enfin entrer dans une nouvelle voie et vouloir sortir de son isolement d'une façon effective. Des commerçants étrangers commencent à venir s'installer à Asuncion. D. Carlos Lopez, envoie son fils aîné, le général Solano Lopez, en Europe en qualité de ministre plénipotentiaire.

En 1854 expiraient les dix années de présidence de Lopez, mais il est renommé Président de la République pour trois ans. Pendant cette deuxième période de son gouvernement, Lopez eut des démêlés assez graves avec plusieurs puissances. Ce fut d'abord avec le Brésil, à la suite de l'expulsion du ministre brésilien, M. Leal, qui ne pouvait s'entendre avec Lopez sur la délimitation des frontières des deux pays.

Une escadre brésilienne remonta le Parana jusqu'à l'embouchure du Rio Paraguay. Cette démarche significative aboutit à une entente, par laquelle il fut stipulé que la solution de la question des frontières serait ajournée à six années, afin d'être étudiée à fond. Puis ce fut avec les États-Unis. Un vapeur nord-américain, le *Water Witch*, commandé par le lieutenant Page, avait été envoyé en mission scientifique dans le Rio Parana, quand il fut canonné par le fort paraguayen d'Itapurû, situé près du Paso de la Patria. Des explications furent naturellement demandées par le cabinet de Washington, mais Lopez fit traîner les choses en longueur jusqu'en 1859. A ce moment les États-Unis se décidèrent à envoyer une escadre, comme avait fait le Brésil, pour appuyer leur réclamation. Grâce à la médiation du général Urquiza, Président de la République Argentine, les affaires s'arrangèrent, et un nouveau traité fut conclu entre les États-Unis et le Paraguay.

La France avait aussi, entre temps, failli avoir à intervenir auprès du gouvernement de Lopez. En effet, pendant son voyage en Europe, le fils du président, Solano Lopez, avait engagé à Bordeaux des colons au nombre d'environ 400, et les avait fait partir à destination du Paraguay. A leur arrivée à Asuncion, Lopez les installa dans le Chaco, à une dizaine de lieues au-dessus

de la capitale, sur le bord du Rio Paraguay dans un endroit qui, paraît-il, laissait fort à désirer au point de vue de la salubrité. On avait donné à cet endroit le nom de Colonie de la Nouvelle Bordeaux. Ceci se passait en 1855. La tentative ne fut pas heureuse et les immigrants ne tardèrent pas à souffrir beaucoup. Ils furent traités avec la dernière rigueur par le gouvernement paraguayen, plusieurs cherchèrent à s'échapper et trouvèrent la mort dans le désert du Gran Chaco, d'autres furent jetés aux fers. Notre consul à Asuncion, M. de Brayer, fut obligé de faire des représentations au Président Lopez et dès l'année suivante la colonie fut dissoute, après que des indemnités eurent été payées aux colons qui avaient été maltraités.

Enfin l'Angleterre eut également à agir contre Lopez à la suite des réclamations de quelques-uns de ses nationaux établis à Asuncion. Elle le fit d'ailleurs avec la brutalité de procédés dont elle est coutumière en pareil cas. Elle voulut se saisir, sans le moindre avertissement, d'un navire paraguayen, le *Tamari*, qui ramenait de Buenos-Ayres à Asuncion, le fils du président, Don Solano Lopez. Celui-ci venait de servir de médiateur entre le général Urquiza, commandant l'armée régulière de la Confédération Argentine, et les Buénos-Ayriens soulevés contre le gouvernement du Président

Derqui. Le *Tamari* fut obligé de rentrer dans le port de Buenos-Ayres, où les navires anglais n'osèrent pas le poursuivre, et Solano Lopez dut prendre la voie de terre pour rentrer au Paraguay. L'incident parvint toutefois à s'arranger sans complications plus sérieuses.

Pendant ses dix-sept années de présidence, Lopez Ier avait donné un très grand développement aux institutions militaires du Paraguay, afin de mettre son pays en mesure de soutenir la lutte qu'il semblait tenir pour inévitable avec les puissances voisines. Il avait créé un arsenal avec un matériel complet et perfectionné à Asuncion et une fonderie de fer à Ibicuy. Il avait établi plusieurs forts autour de sa capitale et élevé des défenses très importantes en divers points des frontières, principalement à Humaïta, sur le Rio Paraguay, à un endroit où le fleuve n'a guère plus de 400 mètres de largeur et où le passage est par conséquent facile à défendre.

Don Carlos Lopez mourut le 10 septembre 1862. Avant de mourir, il avait nommé Vice-Prédent de la République son fils, le général Solano Lopez, en profitant d'un article qu'il avait fait introduire dans la Constitution. De cette façon, Solano Lopez fut maître du pouvoir aussitôt après la mort de son père. Il s'empressa d'ailleurs de réunir un Congrès extraordinaire par lequel

il fit ratifier le choix de son père et qui le nomma Président de la République le 16 octobre 1862. Il fut investi en même temps du titre de Chef suprême et général des armées du Paraguay. De son voyage en Europe Solano Lopez avait rapporté des idées plus larges que celles de Lopez Ier. Il s'empressa de continuer les grands travaux commencés par celui-ci, et il donna surtout son attention à tout ce qui se rattachait à l'armée et à la défense du Paraguay. Il adopta pour les officiers l'uniforme français, et l'armement fut porté par ses soins à un haut degré de perfectionnement. Son père avait déjà constitué une petite flottille qu'il accrut encore. Bientôt d'ailleurs tout cela devait lui servir.

On a accusé Lopez II d'avoir conçu le projet, à la suite du séjour qu'il avait fait en Europe, de conquérir toute l'Amérique du Sud et d'avoir rêvé de devenir le Napoléon de ces contrées.

C'est là une affirmation qu'il serait difficile de prouver. Le fait certain, c'est que la terrible guerre qui le mit aux prises avec le Brésil, la République Argentine et l'Uruguay, coalisés contre lui, devait infailliblement éclater un jour ou l'autre, parce que la question des frontières du Brésil et du Paraguay était une question irritante qui ne pouvait se résoudre que par un duel entre les deux pays. En outre, le Brésil voyait d'un très mauvais œil tous les travaux de

défense faits par le gouvernement paraguayen le long du Rio Paraguay, car tout le trafic de la province de Matto-Grosso, l'une des plus importante de l'Empire brésilien, ne peut se faire que par ce fleuve et il est essentiel, par conséquent, que la navigation n'y puisse être entravée, comme elle le fut du temps de Francia. Mais Lopez ne devait pas s'attendre à une alliance effective de la République Argentine, et surtout de l'Uruguay, avec le Brésil. Les événements en disposèrent autrement.

Voici quelle fut l'origine du conflit.

En 1864, la République Orientale se trouvait en proie à des dissensions intestines comme elle en a eu à subir si fréquemment. La présidence de Don Bernardo Berro touchait à sa fin, quand le général Florès, à la tête d'une bande de partisans, composée en grande partie d'Argentins, envahit le territoire de l'Uruguay. Les nouvelles élections ne pouvant se faire en présence de cette invasion, le gouvernement fut confié provisoirement au Président du Sénat, Aguirre. Le Brésil, dont les visées sur Montevideo étaient fortement surexcitées par cet état de trouble, voulut profiter du désordre causé par la guerre civile pour essayer d'atteindre son but. Il fit donc remettre au mois d'août 1864 au gouvernement de Montevideo par son ministre Savaïra, une note exigeant une réparation pour les dommages causés à

quelques sujets brésiliens pendant les hostilités. Cette demande ayant été repoussée fut suivie immédiatement d'un ultimatum. Lopez offrit sa médiation qui fut refusée par le Brésil. Il fit alors remettre à cette puissance par son ministre des Affaires Étrangères une protestation énergique contre l'intervention du Brésil dans les affaires de Montevideo. Il ajoutait même qu'il ne resterait pas simple spectateur de cette intervention. Cette menace toucha peu le gouvernement brésilien qui prit ouvertement parti pour Florès et fit envahir dès le mois d'octobre le territoire uruguayen par un corps d'armée brésilien. Les troupes bombardèrent et prirent d'assaut la ville de Paysandu qui fut livrée au pillage. De plus, une escadre brésilienne vint immédiatement bloquer Montevideo, Aguirre s'étant enfui avec ses ministres, le général Florès restait maître de la situation.

Aussitôt qu'il connût l'entrée des troupes brésiliennes dans l'Uruguay, Lopez fit saisir par la canonnière *Tamari* le vapeur brésilien *Marquis d'Olinda* à bord duquel se trouvait le gouverneur de la province de Matto-Grosso, puis il fit envahir le territoire de cette province par un corps d'armée paraguayen placé sous les ordres du général Barios.

La guerre était ouverte avec le Brésil.

Lopez demande immédiatement au gouverne-

ment de Buenos-Ayres de l'autoriser à faire passer des troupes à travers la province de Corrientes, où il soupçonnait le Brésil d'accumuler des moyens d'attaque contre lui. Le général Mitre, alors Président de la République Argentine, ne se contenta pas d'opposer un refus à cette demande, il voulut exiger du Paraguay des explications sur les rassemblements de troupes qui se faisaient à proximité du Rio Parana. Lopez réunit immédiatement un congrès extraordinaire qui approuva sa conduite et le chargea le 18 mars de déclarer la guerre à la Confédération Argentine. Ce congrès vota en outre un emprunt de 5 millions de livres sterling et autorisa le Président de la République à émettre du papier-monnaie autant qu'il le jugerait nécessaire. Il conféra en outre à Lopez le titre de Maréchal.

L'armée du Paraguay, au moment où les hostilités vont commencer pouvait être évaluée à environ 80,000 combattants, ce qui est un chiffre considérable relativement à la population totale du pays.

Dès le 25 avril, le général Robles à la tête de 5,000 soldats paraguayens, conduits par cinq vapeurs, débarquait à Corrientes et s'emparait de deux petits vapeurs argentins ancrés devant la ville.

D'un autre côté, le général Florès, qui était

devenu maître de Montevideo, comme nous l'avons vu, grâce à l'appui des Brésiliens, s'unissait à ceux-ci et déclarait à son tour la guerre au Paraguay. Un traité d'alliance fut alors conclu entre le Brésil, la République Argentine et l'Uruguay. Le Président Lopez n'hésita pas un seul instant à tenir tête à cette coalition; bien plus, il se mit en mesure de prendre l'offensive.

Un premier combat naval eut lieu le 11 juin devant l'embouchure du Rio Chucho, en avant de Corrientes, entre la flottille paraguayenne et l'escadre brésilienne. L'avantage tourna du côté de celle-ci qui possédait un navire cuirassé, grâce auquel elle put couler quatre des bâtiments paraguayens. Le reste de la flottille dut se réfugier à Humaïta.

Lopez fit alors envahir la province brésilienne de Rio Grande par une armée de douze mille hommes placée sous les ordres d'Estigarrabia et du major Duarte. Estigarrabia entrait le 6 août, sans coup férir, dans la ville d'Uruguayana, tandis que Duarte restait sur l'autre rive de l'Uruguay et établissait son camp en un endroit nommé Yutay, sur le bord d'une petite rivière portant le même nom. Il ne tardait pas à y être attaqué, le 17 août, par le général Florès, à la tête de l'avant-garde ennemie composée de treize mille hommes. Malgré la disproportion du

nombre, les Paraguayens qui ne comptaient guère plus de 2,500 combattants luttèrent avec une rare énergie, mais ils succombèrent après avoir eu plus de 1,000 hommes tués et 500 prisonniers, parmi lesquels Duarte.

Estigarrabia fut bientôt cerné à son tour dans la ville d'Uruguayana par une armée composée de plus de 30,000 Brésiliens, Argentins et Montévidéens réunis, et le 18 septembre il fut obligé de se rendre. L'empereur du Brésil assistait en personne à cette reddition, avec son gendre, le comte d'Eu.

Quand la nouvelle en parvint à Lopez, il entra dans une grande fureur contre Estigarrabia qu'il accusa de l'avoir trahi, bien qu'il soit démontré qu'avec les 5,000 hommes de troupe qu'il possédait, le général paraguayen était dans l'impossibilité de résister plus longtemps aux forces qui l'enveloppaient, alors surtout qu'il avait perdu tout espoir d'être secouru. Le maréchal Lopez ordonna immédiatement l'évacuation de Corrientes et il fit concentrer toutes ses troupes au Paso de la Patria où il vint lui-même pour prendre le commandement. Il était accompagné par l'évêque d'Asuncion et par une femme qui lui servait d'aide-de-camp. Cette femme était Mme Lynch, une Anglaise, dont il avait fait la connaissance à Paris et qu'il avait ramenée avec lui au Paraguay. Elle a joué un grand rôle dans

toute cette guerre où elle ne quitta jamais Lopez.

Après sa victoire d'Uruguayana et l'évacuation de Corrientes par les Paraguayens, l'armée alliée vint s'établir dans cette ville et au mois de janvier 1866, après l'arrivée d'un nouveau corps d'armée brésilien, commandé par le général Porto Alegre, elle ne comptait pas moins de 50,000 hommes. Mais les alliés qui avaient formé le plan d'envahir le Paraguay et qui avaient besoin pour cela de l'escadre brésilienne, furent immobilisés jusqu'au mois d'août, les eaux du Paraña se trouvant trop basses. Il n'y eut donc jusqu'à ce moment que des escarmouches dont l'une cependant eut l'importance d'une véritable bataille. Le 31 janvier, 400 Paraguayens traversèrent le Paraña dans des canots et tombèrent à l'improviste sur un corps d'armée argentin campé à Corrales sur la côte correntine. La mêlée fut très sanglante, car les Argentins ne perdirent pas moins de 400 hommes, dont 50 officiers tués ou blessés. Les pertes des Paraguayens furent au contraire relativement faibles. Lopez décora tous ceux qui avaient fait partie de cette audacieuse reconnaissance.

Ce fut seulement vers la fin de mars que la crue des eaux permit à l'escadre brésilienne de remonter depuis Corrientes jusqu'à l'embouchure du Rio Paraguay. Elle se composait de 54 grands vapeurs et de 4 cuirassés possédant un arme-

ment de 125 canons avec lesquels elle bombarda les ouvrages élevés par Lopez Ier à Itaparu et au Paso de la Patria. Ce bombardement dura depuis le 14 avril jusqu'au 23 ; les Paraguayens s'étant retirés, le général Mitre, commandant en chef l'armée argentine, occupa Isaparu.

Lopez s'était établi avec presque toute son armée et plus de cent pièces de canon, au nord d'un petit cours d'eau, l'Estero Bellaco. C'est là qu'il attaqua le 2 mai l'avant-garde ennemie et qu'il la défit complètement. Les Paraguayens s'étaient battus avec un courage et une audace extraordinaires. Ils firent plus de 200 prisonniers et s'emparèrent de 4 canons brésiliens et de 3 étendards. Les pertes furent très fortes des deux côtés et ne s'élevèrent pas à moins de 2,300 tués ou blessés pour chacun des deux partis. Le 24 mai, le maréchal Lopez livra de nouveau bataille aux alliés au même endroit. L'affaire fut encore plus importante et plus terrible que le 2 mai. L'armée paraguayenne qui avait le désavantage du nombre et de la position fut forcée de battre en retraite, laissant plus de 600 morts sur le champ de bataille et ayant eu plus de 7,000 blessés. Les alliés de leur côté n'avaient pas eu moins de 8,000 hommes tués ou blessés. Parmi les derniers il y avait trois généraux, Sompaca, Osorio et Paunero.

Les alliés n'avaient presque pas fait de pri-

sonniers parce que les soldats paraguayens refusaient de se rendre, et quoique blessés, continuaient à se battre jusqu'à la mort. Ce fut, on peut le dire, la plus grande bataille rangée qui ait jamais été livrée dans l'Amérique du Sud. Si l'armée paraguayenne n'avait pas été en grande partie immobilisée à Humaïta et avait pu combattre au complet ce jour-là, au lieu d'une défaite, c'eût peut-être été pour elle une victoire décisive.

Au lieu de poursuivre les débris de l'armée de Lopez, les alliés s'occupèrent à se retrancher dans les marais où ils se trouvaient, comme s'ils craignaient un retour offensif d'un ennemi qui leur avait fait payer si cher leur victoire. Ils attendaient l'arrivée du corps d'armée du général Porto Alegre pour combler les vides faits dans leurs rangs, mais la fièvre et la petite vérole les décimaient encore plus que les balles ennemies.

L'escadre brésilienne, commandée maintenant par l'amiral Tamandaré, remonta le Rio Paraguay et chercha à s'emparer par surprise de Curupaïty, où Lopez avait établi des travaux de défense importants qui complétaient ceux d'Humaïta, déjà élevés avant la guerre.

Lopez mettait d'ailleurs à profit l'inaction de ses adversaires pour réorganiser son armée à l'abri de ces formidables retranchements situés

au nord du champ de bataille du 24 mai. Dès le 11 juillet, il était en mesure d'attaquer de nouveau l'armée alliée à Yatayti-Cova. Ce ne fut qu'une escarmouche qui n'en coûta pas moins 400 hommes aux Argentins dont trois officiers supérieurs.

Quelques jours après, le 16 juillet, ce furent les alliés à leur tour qui attaquèrent le camp retranché de Lopez. L'affaire dura jusqu'au 18, ce fut la bataille de Sana qui fut encore très meurtrière, puisque les alliés n'y perdirent pas moins de 3,500 hommes, sans avoir pu déloger l'armée paraguayenne de ses positions.

A partir du 1er septembre, l'escadre bombarda très vigoureusement l'ouvrage fortifié de Curuzu et le 3, le baron de Porto Alegre étant arrivé avec le 2e corps d'armée brésilien comprenant 14,000 hommes, l'ouvrage fut emporté de vive force. Mais auparavant les Paraguayens avaient réussi à couler à pic, au moyen d'une torpille, le cuirassé brésilien, *Rio-Janeiro*, armé de six canons et qui perdit presque tout son équipage, y compris le capitaine.

A la suite de la prise de Curuzu, Lopez demanda une entrevue au général Mitre. Elle eut lieu le 12 septembre à Yatayti-Cora, mais elle n'aboutit pas, et il est probable d'ailleurs que Lopez avait voulu seulement gagner du temps.

Les hostilités reprirent de plus belle, et le

21 septembre, les alliés tentèrent l'assaut des retranchements de Curupaïty, mais ils furent repoussés avec d'énormes pertes. Ce fut un véritable désastre dont la nouvelle causa la plus grande émotion à Buenos-Ayres, tandis que le maréchal Lopez puisa dans ce succès une nouvelle énergie pour continuer la lutte.

Après cet assaut infructueux, les alliés restèrent de longs mois dans l'inaction, se contentant de faire bombarder Curupaïty par l'escadre brésilienne presque chaque jour.

De graves dissensions s'étaient élevées entre les généraux de l'armée alliée dont chacun rejetait sur ses collègues la responsabilité du désastre du 21 septembre. L'amiral Tamandaré fut rappelé à Rio-Janeiro et le maréchal marquis de Coxias fut nommé commandant en chef des armées de terre et de mer du Brésil au Paraguay, Bientôt après qu'il eut pris possession de son commandement, il dut assumer la direction générale de l'armée alliée, le général Mitre ayant été obligé de se rendre à Buenos-Ayres à cause d'une insurrection qui venait d'éclater dans les provinces de Mendoza et de San Juan. Les forces alliées se composaient à ce moment de 30 mille Brésiliens, 3,000 Argentins et 600 Orientaux, sans compter les équipages de la flottille.

Au commencement de mars, le choléra fit son apparition à Rio-Janeiro, et bientôt il y eut des

cas dans l'armée d'occupation du Paraguay. En peu de temps il y fit de terribles ravages, par suite des mauvaises conditions sanitaires où elle se trouvait.

Caxias avait fait venir un ballon captif avec lequel il put faire inspecter les travaux de fortification des Paraguayens dans Curupaïti. Il reconnut par ce moyen que les batteries installées par Lopez étaient formidablement armées.

Le général Mitre vint reprendre possession de son commandement le 25 juillet, avant que Coxias eut entrepris autre chose que des reconnaissances. Il fut décidé alors que le 15 août la flotte brésilienme tenterait de passer devant Curupaïti. Cette tentative réussit, mais Curupaïti ne se trouvait pas encore complètement bloqué par terre. Les alliés s'emparèrent le 20 septembre de Villa del Pilar, puis il n'y eut plus de combats sérieux avant le 3 novembre, jour où 8,000 Paraguayens commandés par le général Barrios firent une sortie à Tuyuti contre le corps d'armée de Porto Alegre. Ils furent rejetés dans leurs lignes, mais ils avaient fait subir de grandes pertes aux alliés auxquels ils avaient pris trois drapeaux et 14 pièces de canon. Après cette bataille, Lopez prévoyant qu'il lui faudrait bientôt évacuer Curupaïti résolut d'augmenter les défenses d'Humaïta. Il fit élever une redoute à Timbo, de l'autre côté du fleuve, dans le Gran Chaco, puis il fit barrer le

Rio Paraguay par une énorme chaîne en fer placée en travers du fleuve et destinée à arrêter les cuirassés brésiliens.

L'arsenal d'Asuncion lui fournissait des canons en quantité suffisante, mais les pertes qu'il avait subies depuis le commencement de la guerre avaient fait de grands vides dans son armée et il lui était difficile de les combler.

L'année 1868 débuta par des événements graves pour les alliés. Le général Mitre dont les pouvoirs comme Président de la République expiraient dut quitter encore une fois l'armée pour se rendre à Buenos-Ayres. Le général Florès qui était rentré à Montevideo depuis longtemps déjà fut assassiné dans les rues de cette ville le 29 février 1868. Le marquis de Caxias se trouva encore une fois en possession du commandement en chef.

La flottille brésilienne avait été renforcée, au commencement de février, par trois monitors cuirassés venus de Rio-Janeiro. Le 18 février, ces trois monitors forcèrent la passe de Curupaïti et vinrent se joindre aux cuirassés stationnés entre cette passe et celle d'Humaïta où ils se trouvaient comme bloqués. Après un bombardement formidable, appuyé par les troupes de terre, et grâce à la hausse des eaux ils purent franchir le 20 la chaîne posée par Lopez et dépasser Humaïta. Plusieurs bâtiments de la flot-

tille eurent fort à souffrir des boulets paraguayens. Les trois cuirassés restés seuls en état de naviguer s'empressèrent de remonter jusqu'à Asuncion où ils arrivèrent le 22 février. Ils jetèrent quelques obus sur la ville, mais n'ayant pas de troupes de débarquement, ils s'en tinrent à cette démonstration.

Le jour même où la flotte avait réussi à passer devant Humaïta, le général Caxias avait attaqué par terre la redoute de Cueva, au nord d'Humaïta, mais il fut repoussé après avoir subi d'énormes pertes.

Dans la nuit du 1er au 2 mars, il y eut une expédition fort audacieuse dirigée par le capitaine Genès, de l'état-major de Lopez, contre deux cuirassés brésiliens, l'*Herbal* et le *Cabral*. Ces deux bâtiments étaient mouillés à une certaine distance des autres bâtiments de la flottille, entre Curupaïti et Humaïta, et Lopez qui pressentait que la prise de ces cuirassés pouvait avoir une influence retentissante sur les événements, avait lui-même donné les ordres pour l'entreprise. Une vingtaine de canots. montés chacun par 10 ou 12 hommes, profitant de l'obscurité de la nuit, s'approchèrent sans bruit des cuirassés et les soldats paraguayens s'élancèrent tout à coup à l'abordage ; malheureusement l'alarme fut donnée avant qu'ils eussent pu venir à bout de l'équipage brésilien. Les autres na-

vires arrivèrent immédiatement au secours des cuirassés menacés et presque tous les Paraguayens qui faisaient partie de l'expédition furent tués. Il n'y avait pas moins dans cette tentative de quoi faire réfléchir les alliés sur l'opiniâtreté que les soldats de Lopez mettaient à défendre leur pays contre les envahisseurs.

Quand Lopez eut pris le parti d'évacuer progressivement Humaïta, il résolut d'établir, un peu plus au nord, de nouvelles lignes de défense dans le genre de celles qui lui avaient permis de résister si longtemps à ses ennemis à cette place. Il choisit dans ce but l'embouchure du Rio Tebicuary, petite rivière très profonde et navigable dans la plus grande partie de son cours. A son embouchure, elle a environ 500 mètres de largeur, et en face se trouve dans le Rio Paraguay une île appelée Isla Fortin qui se prêtait à une forte défense. Lopez y fit aussitôt établir une batterie armée de neuf pièces de canon de gros calibre. Lui-même s'installa au nord du Rio Tebicuary avec tout ce qu'il avait pu réunir de soldats disponibles. Son armée s'élevait alors à environ 12,000 hommes dans lesquels il y avait des enfants de dix à douze ans et même des femmes. On raconte que la compagne de Lopez, Mme Lynch, avait organisé une légion entièrement composée d'amazones.

C'est pendant que Lopez se trouvait à ce cam-

pement de Tebicuary, à un endroit appelé San Fernando, qu'il commit un des actes qui lui ont été le plus sévèrement reprochés.

Ayant appris qu'une conspiration avait été tramée contre lui par quelques officiers de son entourage, il fit mettre à mort près de 300 personnes parmi lesquelles le général Barrios et beaucoup d'étrangers de toute nationalité. Plusieurs Français, habitant encore actuellement le Paraguay, m'ont raconté que le rôle des consuls de deux nations européennes que je ne veux pas citer avait été des plus louches dans cette lamentable affaire. Les détails qu'ils m'ont donnés sont loin d'être à l'honneur des deux fonctionnaires en question; mais, à défaut de preuves qui ne m'ont pas été fournies, je ne veux pas prendre la responsabilité de les rapporter.

Il restait à ce moment à Humaïta environ 3,000 hommes de troupes avec près de 200 pièces d'artillerie. Vers le milieu de juillet, Coxias ayant été avisé que l'évacuation de la place par les Paraguayens était commencée, fit tenter le 15 de ce mois un assaut par 10,000 hommes, sous les ordres du général Osorio. Les assiégés, à l'abri derrière leurs parapets en terre, laissèrent approcher les soldats d'Osorio à bonne portée de fusil, puis ils ouvrirent un feu nourri qui en un clin d'œil coucha sur le terrain plus de 1,300 Brésiliens. Le reste prit la fuite en désordre. Le 18,

les Argentins éprouvèrent également un grave échec à Acaguaza, situé dans le Gran Chaco, à proximité de la Redoute de Timbo. Ayant voulu attaquer un ouvrage avancé, faisant partie de la défense de cette redoute, le Reducto Cova, ils furent complètement battus et laissèrent aux mains des Paraguayens un certain nombre de prisonniers dont deux colonels. Le maréchal Lopez décerna une médaille aux 200 soldats de son armée qui s'étaient illustrés par ce beau fait d'armes.

Le 24 juillet était l'anniversaire de la naissance de Lopez. Les Paraguayens, enfermés dans Humaïta, en profitèrent pour se livrer à des démonstrations de joie très bruyantes, puis dans la nuit qui suivit ils évacuèrent la place et traversèrent le Rio Paraguay en canot pour se réfugier dans le Gran Chaco. Quand le 25 à midi, les Argentins pénétrèrent les premiers dans Humaïta ils n'y trouvèrent plus personne, Les malheureux assiégés d'Humaïta n'échappèrent cependant pas à l'ennemi. Ils furent cernés dans l'Isla Poi où ils attendaient les renforts envoyés à leur secours par Lopez, et le 6 août suivant, réduits par la famine, ils furent obligés de se rendre à discrétion. De 4,000 qu'ils étaient au sortir d'Humaïta, ils ne restaient plus que 1,300, dont la moitié au moins était composée de femmes et d'enfants. Tout

le reste avait péri sous les balles des alliés. Ceux-ci trouvèrent dans Humaïta 180 canons presque tous encloués.

Après l'occupation d'Humaïta, Coxias resta dans cette place environ trois semaines, pour reformer son armée un peu désorganisée par un si long siège. Il croyait d'ailleurs le Président de la République du Paraguay complètement abattu par ce revers et n'avoir plus qu'à marcher sur Asuncion. Mais il comptait sans l'indomptable énergie de Lopez. Celui-ci ayant reconnu que la position de Tebicuary ne serait pas tenable à cause de l'insalubrité de l'endroit fort marécageux et aussi parce que la position pouvait être prise facilement à revers par la flottille brésilienne, profita de l'inaction des alliés pour aller s'établir un peu plus au nord en un lieu appelé Pekysyry. Il se mit en route le 26 août et dans les premiers jours de septembre il installait son camp dans ses nouvelles lignes de défense qui, en peu de temps, grâce à l'activité qu'il déploya, furent presque aussi formidablement armées que celles d'Humaïta. Ces lignes s'appuyaient sur le Rio Paraguay, à un endroit nommé Angustura, où le fleuve fait un coude très prononcé et est très étroit. Plus de cent canons y furent amenés d'Asuncion. L'armée de Lopez pouvait s'élever encore à ce moment à 10,000 combattants.

Les alliés se mirent en route à leur tour vers le milieu de septembre et le 23 leur avant-garde eut à lutter contre un poste paraguayen au pont de Suribi. Bientôt Coxias reconnut qu'il ne pourrait pas s'emparer des lignes de Pekysyry de vive force et il forma le plan de les tourner, en exécutant une marche stratégique par le Gran Chaco, de façon à aller débarquer à Villeta, derrière l'armée paraguayenne. Le général brésilien Argollo construisit en un mois une route par laquelle 12,000 hommes purent arriver, au commencement de décembre, à San Antonio, situé sur la rive du Paraguay, à quatre lieues au nord de Villeta. Les cuirassés qui avaient réussi à forcer la passe d'Angustura avaient pu protéger le débarquement de ces troupes. Le marquis de Coxias vint prendre lui-même le commandement de cette expédition. Lopez, devinant le danger qui le menaçait, avait envoyé au-devant de lui 5,000 de ses meilleurs soldats sous les ordres du général Caballero qui, le 6 décembre défendit valeureusement le pont d'Itararo. La bataille fut acharnée, et, malgré le désavantage du nombre, les Paraguayens résistèrent pendant plus de cinq heures sans reculer et firent subir une perte de plus de 3,000 hommes aux Brésiliens. Maîtres du passage, ceux-ci continuèrent leur route, mais quelques jours après, ils rencontrèrent encore à Avay, le général Caballero avec 4,000 hommes

de troupes fraîches. Les Paraguayens se battirent comme des lions ; mais la cavalerie brésilienne ayant réussi à les envelopper, ils furent vaincus. Les Brésiliens prirent cette fois 12 pièces de canon et firent 1,200 prisonniers, la plupart blessés. Dans le nombre se trouvaient 300 femmes auxquelles les soldats de l'armée alliée, enivrés par la victoire, firent subir les derniers outrages. Le général Caballero avait réussi à s'échapper et à rejoindre Lopez.

L'armée alliée ne rencontra plus de résistance jusqu'à Villeta. La situation de Lopez était fort critique. Le 21 décembre, un ordre du jour du marquis de Coxias annonçait l'attaque des Lomos Valentinos où se trouvait le quartier général Paraguayen. La bataille qui eut lieu ce jour même fut peut-être la plus sanglante de toute la guerre. Les lignes de Pikysyry furent attaquées à revers, par l'armée de Coxias, tandis que le général Barrero les attaquait de front. L'armée de Lopez fut coupée en deux; une partie se réfugia dans les retranchements d'Angustura, placés sous le commandement de l'ingénieur anglais Thompson. Lopez, de son côté se retirait sur le Cerro Léon avec quelques bataillons seulement. Le 25 décembre les généraux alliés, marquis de Coxias, Gillez O'Obes et E. Castro le sommèrent de se rendre afin d'épargner le sang des soldats qui lui restaient. Lopez

repoussa dédaigneusement cette sommation et la bataille recommença jusqu'au 27, jour où il réussit à s'enfuir avec une faible escorte, composée de quelques hommes seulement. On a accusé le marquis de Coxias d'avoir volontairement laissé échapper le Président de la République du Paraguay qu'il eut été facile de poursuivre et d'atteindre avec la nombreuse cavalerie que possédaient les alliés. Il semble, en effet, assez surprenant que l'armée paraguayenne étant complètement cernée, le seul point par où Lopez pouvait se retirer, c'est-à-dire le Potrero Marmol, n'ait point été occupé pendant la bataille qui avait duré plusieurs jours.

Il ne restait plus au pouvoir des Paraguayens que les retranchements d'Angostura, mais trois jours après, le 30 décembre, le major Thompson, quand il connut la fuite de Lopez, signa la capitulation.

Rien n'arrêtait plus désormais les généraux alliés dans leur marche sur la capitale du Paraguay. Ils y firent leur entrée le 1er janvier 1869 et, chose qui n'est pas à leur honneur, ils laissèrent leurs soldats se livrer au pillage de la ville.

On pouvait croire cette fois que la guerre était bien finie, puisque Lopez ne possédait plus aucune force organisée, ni canons, ni fusils, ni munitions. Le marquis de Coxias lui-même pa-

raît avoir eu cette opinion, puisque peu de temps après, il s'embarquait pour rentrer à Rio-Janeiro, en déclarant les hostilités terminées. Mais il comptait sans l'indomptable énergie du maréchal Lopez qu'on ne saurait réellement trop admirer pour avoir encore, après tant de désastres, conservé l'espérance de lasser la patience de ses ennemis. Retiré dans le nord du Paraguay, il rallijait autour de lui tous les soldats échappés aux coups de l'ennemi, il appelait de nouveaux contingents, composés en grande partie de vieillards et d'enfants, mais tous décidés à défendre jusqu'à la mort l'indépendance de leur pays.

C'est à ce moment que l'Empereur du Brésil désigna pour remplacer le marquis de Coxias, son gendre, le comte d'Eu, petit-fils de Louis-Philippe. Celui-ci arriva à Asuncion le 8 mai 1869 avec de nouveaux renforts, mais ce n'est qu'au commencement du mois d'août qu'il se décida à aller attaquer Lopez. N'ayant plus de communications avec Asuncion, ce dernier avait choisi pour capitale provisoire la petite ville de Péribebuy. Le comte d'Eu l'en délogea le 12 août, puis le battit encore quelques jours après dans le combat de Barrero Grande. Après avoir détruit l'arsenal de Caacupé où Lopez trouvait encore le moyen de faire fondre des canons, le général brésilien continua la poursuite des débris de l'armée paraguayenne qu'il dispersa

définitivement, à la fin de novembre, au combat de Curaguatay.

Mais Lopez réussit encore une fois à échapper à ses ennemis. Il se réfugia dans les forêts impénétrables qui entourent San Estanislao. Le comte d'Eu, convaincu pourtant que tout était bien fini, repartit pour Rio-Janeiro. Un gouvernement provisoire avait d'ailleurs été établi à Asuncion le 15 août, jour anniversaire de la fondation de la ville. Il se composait de trois membres, Antonio Rivarola, Carlos Loczaga et José Diaz Bedoya.

En quittant le commandement de l'armée brésilienne, le comte d'Eu avait laissé le corps d'occupation sous les ordres du général Camera. Au commencement de l'année 1870, ce dernier ayant appris que Lopez avait encore réussi à réunir quelques troupes, vers les frontières du nord du Paraguay, se mit en marche pour le poursuivre. Il l'atteignit le 1er mars 1870 sur les bords du Rio Aquidabon, en un endroit désigné sous le nom de Cerro Corra. Le maréchal Lopez, cerné cette fois avec les quelques centaines d'hommes résolus qui l'accompagnaient, se défendit valeureusement. Il se sentit trahi. On dit qu'il fut tué d'un coup de lance par un cavalier brésilien.

Mme Lynch qui l'avait suivi jusqu'au bout fut livrée au général Camera qui ordonna qu'elle fût traitée avec les plus grands égards. Depuis lors,

elle s'est réfugiée en Angleterre avec les quatre enfants qu'elle avait eus de Lopez.

Ainsi se termina cette terrible guerre de cinq années. Si j'ai tenu à entrer dans les longs détails qui précèdent, c'est parce qu'il m'a semblé que les épisodes anciens de cette guerre, qui sont fort peu connus en France, méritaient d'être racontés (1). Il a fallu sans contredit, une énergie aussi grande que celle dont était doué Lopez, pour qu'un petit pays comme le Paraguay, dont la population n'atteignait certainement pas 700,000 âmes (2), au moment où commença la guerre, pût tenir tête aussi longtemps aux trois nations coalisées contre lui. Le Brésil comptait à cette même époque près de 12 millions d'habitants, la République Argentine en comptait 1,800,000 et la République Orientale 400,000, ce qui fait une population près de vingt fois supérieure à celle du Paraguay.

Si l'on joint à cela que ce dernier pays, le seul de l'Amérique qui ne soit pas baigné par la mer (3), était privé de toute communication avec

(1) Un de ces épisodes a fait le sujet d'un livre admirable publié par M. d'Escragnolles Taunay, officier de l'état-major brésilien sous le titre de *La retraite de Laguna* (Plon et Cie).

(2) Le Dr Demersay indique dans son ouvrage le chiffre de 600,000 en 1865.

(3) Ceci a cessé d'être vrai depuis que la Bolivie, à la suite de la guerre malheureuse qu'elle a soutenue avec le Pérou contre le Chili, a perdu ses ports sur le Pacifique.

le reste du monde et qu'il lui a fallu subvenir lui-même à tous ses besoins en canons, en fusils, en munitions de toute espèce, tandis que chacun des pays alliés contre lui avait la faculté de recevoir d'Europe ou des États-Unis des armes perfectionnées, on comprendra moins encore qu'il ait fallu autant de temps aux généraux brésiliens et argentins pour venir à bout de leur adversaire.

Il est donc surprenant après cela que les Brésiliens et les Argentins qui ont écrit sur cette guerre aient cherché à jeter la déconsidération sur Lopez, en le faisant passer pour un général incapable et poltron, car alors que doit-on penser des capacités des généraux alliés qui dirigèrent les armées en lutte contre lui ?

Quoi qu'il en soit, le Paraguay était plongé dans un anéantissement presque complet dont il ne se relèvera pas certainement de longtemps, si même il s'en relève jamais.

Le nombre des Paraguayens, hommes et femmes, qui avaient péri, soit sous les coups de l'ennemi, soit par les maladies ou la famine, est incalculable. La population masculine était réduite presque à rien. J'ai déjà eu occasion de dire qu'on estimait à la fin de l'année 1870 qu'il y avait alors au Paraguay environ vingt-trois femmes pour un homme.

D'après un recensement fait en 1879, la popu-

lation du Paraguay s'élevait à 346,048 habitants dont 116,000 du sexe masculin et 230,000 du sexe féminin, non compris les Indiens civilisés au nombre d'environ 60,000 et les Indiens sauvages estimés à 70,000

Le traité de paix avait en outre stipulé une indemnité de guerre exorbitante, eu égard surtout à ce fait que le Paraguay était absolument ruiné.

Le Brésil profita de l'anéantissement du Paraguay pour fixer, par un traité de paix définitif conclu en 1872, les frontières des deux pays. Elle fut formée au nord par le Rio Apa et à l'est par le Haut Parana, à partir de l'embouchure de l'Yguazu. L'accroissement de territoire obtenu ainsi par le Brésil était le seul avantage réel qu'il retirait de la victoire, car la guerre ne lui avait pas fait dépenser moins d'un milliard. La République Argentine eut le territoire des Missions occidentales jusqu'au Rio Yguazu, devenant ainsi voisine du Brésil. Elle obtint aussi la partie du Gran Chaco bornée au nord par le Rio Pilcomayo. Elle réclamait également la possession de Villa Occidental, située au nord de cette rivière, sous prétexte que cette colonie se trouvait à une embouchure du Pilcomayo, mais le Président des États-Unis de l'Amérique du Nord, M. Hayes, ayant été choisi comme arbitre pour trancher cette question, décida que la Villa Occidental

devait rester au Paraguay. C'est pour cela que, depuis lors, cette colonie a pris le nom de Villa Hayes.

Cette question des nouvelles limites, fixées à la suite de la guerre du Paraguay, a déjà failli mettre aux prises le Brésil et la République Argentine, et il n'est pas certain qu'elle ne doive pas susciter encore des difficultés dans l'avenir entre ces deux nations.

Le 15 août 1870, une Convention nationale, composée de soixante députés, se réunit à Asuncion. Elle vota une nouvelle constitution qui fut sanctionnée le 24 novembre suivant. Le premier Président constitutionnel élu fut Antonio Rivarola qui se démit avant l'expiration de ses pouvoirs, à la suite de dissentiments survenus entre lui et le Congrès. Il fut remplacé, le 12 décembre 1871, par Jovellanos auquel succéda en octobre 1871 J.-Baptiste Gill qui travailla activement à réparer les finances. Il fut assassiné et remplacé le 12 avril 1877 par H. Uriarte, puis le 25 novembre 1878 par Candido Bareiro auquel succéda le général B. Caballero, président actuel de la République.

IX

ÉTAT ACTUEL DU PARAGUAY. — SON AVENIR

Le traité de paix signé par le Paraguay avec le Brésil, la République Argentine et la République Orientale, garantissait l'indépendance du Paraguay ; mais, depuis lors, cette indépendance n'a plus été en réalité que nominale. Les dernières troupes brésiliennes qui l'occupaient ont bien évacué le pays au milieu de l'année 1876, mais il y a encore, à l'heure actuelle, à l'ancre devant Asuncion, un cuirassé brésilien en station, et ce fait seul, en apparence insignifiant, démontre que le Brésil à tenu à conserver une sorte de droit de surveillance qu'il n'est pas disposé à abdiquer. Il est certain que, dans ces conditions, le Paraguay, en admettant même que ses finances le lui permettent un jour, ne pourra

plus jamais reconstituer des moyens de défense aussi formidables que ceux qui avaient été accumulés lentement par les deux Lopez.

En 1884, l'armée paraguayenne se composait de 500 hommes, 350 de cavalerie et 150 d'infanterie. Il y a aussi une garde nationale, mais elle n'est organisée que sur le papier. C'est dire que dans le cas d'une guerre qu'il faut bien prévoir entre le Brésil et la République Argentine pour la possession de Montevideo, si les armes du Brésil sont victorieuses, l'annexion du Paraguay à cet empire pourrait suivre de près la conquête de l'Uruguay.

Ainsi se trouverait réalisé d'un seul coup un projet qui doit avoir germé depuis longtemps dans la tête des hommes d'États brésiliens, par la possession de toutes les contrées baignées par la rive gauche des Rios Paraguay et Paraña. Les sources de ces deux fleuves sont situées dans le Brésil et tout le commerce d'une province aussi importante que celle de Matto-Grosso ne peut se faire que par les fleuves Paraguay et Paraña, ainsi que je l'ai expliqué au début du récit de la guerre du Paraguay.

Comme conséquence immédiate de l'annexion du Paraguay au Brésil, grâce aux études persévérantes des explorateurs en ce moment même occupés à chercher une voie de communication entre la Bolivie et le Paraguay à travers le

Gran Chaco, soit par le Rio Pilcomayo, si ce fleuve est navigable, soit par un chemin de fer reliant la frontière de Bolivie à Asuncion, le Brésil aurait bientôt fait de pousser la ligne du chemin de fer d'Asuncion à Paraguari jusqu'à la rive du Haut-Parana et de raccorder ensuite cette ligne à l'un de ses ports de l'Océan, Paranagua ou Santos, à travers la riche province de Parana. Alors le trafic des produits boliviens trouvera une voie encore plus courte que celle qu'il suit actuellement par Tucuman et Rosario.

Quant au Paraguay lui-même, les richesses de toutes sortes qu'il renferme et qui, dans la détresse où il se trouve, restent naturellement inexploitées, ne tarderaient pas à attirer un grand courant d'immigration et de capitaux. Il ne faut pas se dissimuler en effet que ce qui a empêché jusqu'ici les émigrants d'aller s'installer au Paraguay c'est le manque de sécurité. Le jour où le Paraguay deviendrait une province brésilienne, cet obstacle disparaîtrait naturellement.

Le climat du Paraguay, quoique appartenant à la zône tropicale, est des plus sains, et il n'y a aucune exagération à dire que ce pays est l'un des plus beaux de la terre. Aucun des voyageurs qui l'ont visité n'hésite à le reconnaître.

Le Paraguay est fort peu riche en mines, sauf

toutefois pour le fer qu'on trouve en grande abondance; mais en dehors du maté, dont j'ai déjà parlé, on y récolte le riz, le maïs, la canne à sucre, le coton. Les orangers y sont en quantité innombrable et donnent des fruits excellents. C'est du Paraguay qu'on exporte par le Rio Parana la plus grande quantité des oranges qu'on vend à Buenos-Ayres. On y trouve aussi les bananes et les ananas, mais ces derniers fruits sont moins bons que ceux du Brésil.

Il ne faut pas oublier non plus le tabac qui est excellent et qui est fort estimé dans tous les États de la Plata. On fabrique à Asuncion et à Villa-Rica des cigares de qualité supérieure et il s'en exporte jusqu'en Europe.

Un autre produit de la terre qui a son importance, c'est la *mandioca* ou le manioc, car c'est le principal aliment des habitants de la campagne et des Indiens : le manioc leur sert de pain. Ils en font aussi en le mélangeant avec des œufs et du fromage de petites galettes ou *chipas* qu'on appelle en guarani *juhi*. On n'ignore pas que c'est du manioc que l'on extrait le tapioca, si répandu dans la consommation en Europe.

Mais ce qui forme une véritable richesse pour le Paraguay, ce sont les bois qu'on y peut exploiter. Outre tous ceux dont j'ai déjà eu l'occasion de citer les noms dans la région de Tucuman, c'est-à-dire les quebrachos, les lapachos, les al-

garrobos, les nojals, etc., il en existe au Paraguay une variété infinie d'autres espèces encore plus rares et plus précieuses, parmi lesquelles je me contenterai de citer l'urundei et le palo. Ces deux derniers bois sont d'une dureté telle que la scie a peine à les entamer. Ils s'emploient pour faire des charpentes et des meubles de luxe d'une solidité à toute épreuve. Nul doute que beaucoup de ces bois puissent être avantageusement exportés en Europe.

Un matin j'allai faire visite à un Français, André Poraz, qui habite le Gran Chaco, en face même d'Asuncion, et pour qui j'avais une lettre d'un de mes amis de Buenos-Ayres. André Poraz est installé au Paraguay depuis une quinzaine d'années. Il mène dans le Chaco l'existence d'un véritable trappeur chassant aussi bien le tigre que l'Indien. Il a déjà eu à plusieurs reprises des démêlés avec les Tobas qui étaient venus lui enlever des bœufs. Pour arriver chez lui, je traversai le Rio Paraguay dans un canot des plus primitifs et où je ne me trouvais qu'à moitié rassuré. Le fleuve n'est pas seulement infesté de *Yacarés*, il y a une espèce de poissons qui y pullule, les *Palometas*, qui sont d'une voracité telle, qu'en tombant à l'eau, il serait difficile d'échapper à leurs morsures. C'est au point qu'il est pour ainsi dire impossible de se baigner dans le Paraguay. Poraz me reçut avec la plus

grande cordialité, car la visite d'un compatriote est pour lui une chose assez rare. Il me raconta une partie de sa vie aventureuse et entre autres choses la dernière expédition qu'il avait faite contre les Indiens et qui avait duré près d'un mois. Il avait parcouru à leur poursuite une grande partie du désert et en avait tué une vingtaine. En raison des services qu'il rend au Paraguay, car il est comme la sentinelle avancée d'Asuncion, le gouvernement lui a fait don de plusieurs lieues carrées de terrain dans le Chaco où il exploite une briqueterie.

On ne peut non plus venir à Asuncion sans aller visiter le bourg de Paraguari. C'est le moyen de voir d'un peu plus près la vie des Paraguayens dans toute sa simplicité. Il y a chaque jour un train qui quitte Asuncion à 6 heures du matin. La distance n'est que de 72 kilomètres, mais comme il y a plusieurs stations et qu'on séjourne dans chacune d'elles une bonne demi-heure, le voyage ne dure pas moins de quatre à cinq heures. Ma petite excursion débuta assez mal, car à peine avions-nous quitté Asuncion que le train déraila. Heureusement d'ailleurs que cet accident nous arrivait si près de la ville, car je ne sais pas si en pleine campagne, nous aurions pu nous en tirer avec un matériel aussi défectueux que celui de la Compagnie qui exploite ce chemin de fer. La loco-

motive est chauffée au bois comme dans la République Argentine, et je me demande comment, dans les moments de sécheresse, elle ne met pas le feu aux magnifiques forêts qu'on traverse. A peu près à mi-route on aperçoit sur une hauteur à droite une colonie qui paraît fort importante. Le seul compagnon de route qui se trouvait avec moi dans mon compartiment, un gentleman paraguayen, fort aimable d'ailleurs, quoique voyageant en bras de chemise et n'ayant aux pieds ni bottines ni chaussettes, me dit que c'était une colonie allemande, la colonia de San Bernardino. Les Allemands depuis quelques années sont venus en grand nombre s'installer au Paraguay, comme ils envahissent du reste tous les pays possible. Il ne paraît pas toutefois qu'ici ils aient beaucoup réussi dans leurs entreprises.

La ligne traverse ensuite une région fort pittoresque, bordée par un immense lac, le lac d'Ypacaray, infesté de caïmans et qui paraît s'étendre jusqu'à la base d'une rangée de montagnes bleuâtres qu'on désigne simplement sous le nom de la Cordillera. Le long de la voie on distingue de temps à autre, au milieu de splendides bosquets de palmiers, de cocotiers et d'orangers, des huttes du plus misérable aspect, couvertes simplement de feuilles de bananier et ouvertes à tous les vents, de sorte qu'on peut assister du train

aux scènes d'intérieur les plus réalistes. A deux poteaux est accroché un hamac où l'on voit se balancer la femme toujours le cigare à la bouche. Les enfants sont tous nus. A chaque station, des groupes de jolies filles guaranies viennent offrir aux voyageurs des oranges, des bananes ou des chipas. On ne peut s'empêcher en admirant leurs grands yeux noirs et leur superbe chevelure, de penser aux charmantes tahitiennes du *Mariage de Loti*, et je ne crois pas que, pour satisfaire les passions d'un jour, les belles filles guaranies le cèdent à leurs rivales des îles du Pacifique. On sent que dans ce pays l'amour tient la principale place de l'existence. On ne s'y marie que fort peu, mais cela n'empêche pas, paraît-il, les Paraguayennes d'être fidèles à l'élu de leur cœur.

Le bourg de Paraguari n'offre rien de bien intéressant par lui-même (1). C'est un assemblage de huttes comme celles que nous avons vues le long de la route, formant une immense place rectangulaire presque toujours déserte et silencieuse, quoique ce soit là que se tienne le marché. A proximité de la station est une maison un peu plus importante, décorée du nom d'hôtel. C'est du reste un Français qui, l'occupe ce qui permet là encore de manger de la cuisine fran-

(1) Paraguari a été un des établissements les plus importants des Jésuites au XVIIe et au XVIIIe siècles.

çaise. De plus, c'est là que se réunissent le soir les quelques Français qui habitent Paraguari. L'un d'entre eux me raconte avec force détails les principaux épisodes de la guerre du Paraguay dont il a été témoin. Il n'a échappé que par miracle au massacre de San Fernando ordonné par Lopez après la prise d'Humaïta. On me fait en outre assister à un petit bal organisé en mon honneur et j'avoue que les danses pleines de langueur des paraguayennes m'ont causé un très vif plaisir.

Les environs de Paraguari sont fort beaux; dans la promenade que je fis le lendemain matin à l'aube, je vis une quantité prodigieuse de perroquets et de singes d'une espèce qu'on appelle *Carajas* et qui sont assez gros. J'aperçus aussi à peu de distance un énorme boa couché en travers d'un sentier. Les serpents d'ailleurs forment avec les tigres et les insectes le revers de la médaille du Paraguay. On peut dire qu'ils y foisonnent littéralement. On en rencontre pour ainsi dire à chaque pas et plusieurs appartiennent aux espèces les plus dangereuses. On les désigne généralement dans le pays sous le nom de Mboy, qui doit venir d'ailleurs du mot boa. Les boas ne sont cependant pas les plus redoutables. Ils sont assez lents dans leurs mouvements, ce qui permet de les éviter facilement. On en tue beaucoup. Un médecin italien pendant

que j'étais à Asuncion en avait tué un qui ne mesurait pas moins de sept mètres de longueur. Les plus terribles sont la *Vibora de Cascabel* ou chiny qui n'est autre que le serpent à sonnettes, la *Vibora de la Cruz* ou vipère de la croix, le *Yararaca* et le serpent corail. Mais il en existe une espèce qu'on rencontre même dans les jardins d'Asuncion et qui est plus dangereuse que toutes les autres à cause de l'exiguité de sa taille, c'est le *Nanduré* qui n'est pas beaucoup plus gros qu'un ver de terre : sa morsure produit une mort presque intantanée. J'en ai rapporté un qui venait d'être tué dans un jardin où quelques instants auparavant des enfants jouaient pieds nus.

Il y a dans les forêts qui entourent Paraguari une fabrique installée par un Français pour faire des essences et des extraits de fleurs. J'aurais voulu aller la visiter, mais le temps m'a manqué pour le faire. Je ne suis pas étonné que l'idée soit venue de créer dans ce pays une industrie de ce genre, car la variété de fleurs qu'on trouve au Paraguay est véritablement extraordinaire. On m'a cité le cas d'un autre botaniste qui fait presque chaque année le voyage de France au Paraguay et qui parcourt les montagnes et les forêts avec son herbier, trouvant le moyen de payer son voyage avec les fleurs rares qu'il recueille.

Rentré de Paraguari à Asuncion, je fis encore quelques excursions autour de cette ville. J'avais été invité à aller visiter une fabrique de savon installée à la Recoleta, à quelques kilomètres de la ville, par un de nos compatriotes, M. Mondioundou. Je fus étonné de l'activité qui régnait dans cette usine située dans le site le plus ravissant qu'on puisse imaginer. Elle possède une machine à vapeur d'une vingtaine de chevaux et un matériel complet de presses. Il y a en outre une scierie mécanique adjointe à l'usine. La matière employée pour faire le savon est un fruit du cocotier qui contient une matière grasse et le savon produit est réellement très bon. Il y a vraiment si peu d'industrie à l'heure actuelle au Paraguay que je fus heureux de voir qu'au moins, dans le peu qui s'y trouve, nos compatriotes tiennent une grande place.

La colonie française au Paraguay n'est pas nombreuse, peut-être ne s'élève-t-elle pas à plus de 300 à 400 membres sur les 7,000 étrangers qui résident dans le pays, mais, par ce que j'ai pu en juger, elle m'a paru nous représenter fort honorablement. Notre consul à Asuncion était à cette époque, M. Moncini, dont j'ai eu le plaisir de faire la connaissance et il m'a semblé fort dévoué aux intérêts de la France. Il a été publié précisément en 1884, dans le Bulletin consulaire français, un rapport de lui au Ministre des

Affaires Étrangères sur le Paraguay et ce rapport renferme les détails les plus intéressants sur ce pays et sur les ressources qu'il offre aux immigrants. M. Moncini a d'ailleurs été décoré depuis au 1er janvier 1886 et nommé un peu plus tard consul de France à Santander. Je suis convaincu que son départ a du être vivement regretté par les Français d'Asuncion.

Les étrangers les plus nombreux qui sont installés dans le Paraguay sont, comme dans la République Argentine, les Italiens dont le nombre est d'environ 3,000. Ensuite viennent les Brésiliens et les Argentins, puis les Espagnols. Le nombre des Allemands s'est aussi pas mal accru depuis quelques années.

Le Président de la République du Paraguay était en 1884, le général Caballero qui a été remplacé en 1886 par le général Fabricio Escobar. Tous deux sont des anciens compagnons d'armes de Lopez. Le nom du général Caballero est revenu à plusieurs reprises dans l'historique que j'ai donné plus haut de la guerre du Paraguay. C'était d'ailleurs, sans contredit, le meilleur général de Lopez et les Brésiliens s'en sont bien aperçus dans les diverses rencontres où ils l'ont trouvé en face d'eux, principalement au pont d'Itavoro. La maison qu'il habite dans la capitale est loin d'être un palais comme celui que s'était fait construire Lopez, c'est une des plus simples

de la ville et rien ne la distingue des habitations ordinaires. Le général Caballero est lui-même un homme de manières fort simples, il est très aimé et très considéré. Pendant toute sa présidence, la tranquillité n'a pas cessé de régner au Paraguay. Il a su donner une grande impulsion à la vente des terres publiques dont le prix a presque décuplé. Il était d'ailleurs bien secondé, dans la tâche qu'il s'était imposée de travailler activement au relèvement de son pays, par son ministre des Affaires Étrangères, Victor Decoud, un fils de Français, qui passait pour l'homme le plus intelligent et le plus instruit du Paraguay.

Je ne dois pas oublier de mentionner que justement, pendant que je me trouvais à Asuncion, il y paraissait le premier numéro d'un journal rédigé en français sous le titre de « *Le Rio Paraguay* ». Il s'annonçait comme devant paraître deux fois par mois. Sans apprécier la personnalité du directeur qui l'avait lancé, M. Xavier de Ricard, je dois dire que je ne m'étais fait aucune illusion sur les chances de réussite de cette entreprise, le petit nombre des Français habitant le Paraguay et surtout le prix exorbitant auquel devait se vendre ce journal dont un numéro du format habituel de nos journaux coûtait 6 reaux, soit près de 2 fr. 50, ne me semblaient pas des conditions bien favorables. Il a cessé de paraître, je crois, après le troisième ou quatrième numéro.

X

RETOUR DU PARAGUAY A ROSARIO ET A BUENOS-AYRES. — DÉPART POUR LE CHILI

Le lundi, 6 octobre, je pris passage sur le bateau *Le Guarany* du Lloyd Argentin, sur lequel j'eus la chance de trouver meilleure compagnie que sur *Le Rio Parana*. Mon voyage de retour jusqu'à Rosario s'opéra sans le moindre incident et j'arrivai dans cette ville quatre jours après, le 10 octobre.

J'avais maintenant à me rendre au Chili. Mon intention était de faire la route par la voie de terre, c'est-à-dire de gagner Mendoza par le chemin de fer qui déjà à cette époque atteignait presque cette ville, et de franchir de là la Cordillère des Andes à dos de mulet, comme cela peut se faire pendant une partie de l'année. Malheureusement, les renseignements que je reçus

alors de Mendoza et de San Juan ne me laissèrent pas de doute sur les dangers qu'il y aurait eu à courir pour le faire. L'hiver s'était en effet prolongé fort tard cette année, et la route était encore obstruée par les neiges.

Je n'avais pas d'autre ressource que de prendre le premier bateau de la *Pacific steam navigation Company* qui devait toucher à Montevideo le 24 octobre et qui fait la traversée de Liverpool à Valparaiso, par le détroit de Magellan.

Je quittai donc Rosario le 18 octobre et le surlendemain je m'embarquai à bord de l'*Apollo* où je retrouvai encore une fois mon ami, le commandant T..., avec qui il était dit que je ne cesserais de me retrouver dans le Rio de La Plata. J'eus grand plaisir à passer encore deux ou trois jours avec mes amis de Montevideo. Je trouvai aussi dans ce port un croiseur français, le *Dupetit-Thouars* que je m'empressai d'aller visiter, car si loin de la France, il semble qu'on retrouve son pays à bord d'un bâtiment français. Je fus reçu avec le plus gracieux accueil par les officiers dont j'avais eu l'occasion de faire la connaissance la veille au Théâtre Solis, à la représentation d'adieux de la Préziosi dans Dona Juanita.

Enfin le 24 octobre à midi, j'allai m'embarquer à bord du *Gallicia*. Le début de mon voyage fut

égayé par une épisode dont un excellent camarade, Charles P.., qui habitait alors Montevideo, fut à la fois le héros et la victime. Je suis persuadé qu'il n'a pas encore pardonné à Messieurs les Agents de la Santé de Montevideo le joli tour qu'ils lui ont joué ce jour-là. Il m'avait accompagné en canot jusqu'au *Gallicia* et comme il n'avait jamais visité de steamer anglais, il était monté avec moi à bord, où nous avions vidé gaiement ensemble plusieurs verres de pale-ale. Mais quand l'instant du départ fut arrivé et qu'il se mit en devoir de reprendre le canot qui nous avait amenés ensemble, il trouva au bas de l'échelle du *Gallicia* un fonctionnaire de la Santé montévidéenne qui, dans les termes les moins polis, lui barra le passage et le menaça de le faire jeter à la mer s'il insistait. Voici en effet ce qui était arrivé. Le *Gallicia* se trouvait en quarantaine dans le port de Montevideo en raison du choléra qui régnait alors dans plusieurs villes d'Europe et nous avions oublié de remarquer le petit drapeau jaune qui en informait tous les intéressés. Mon ami P... se trouvait donc menacé de la sorte de faire avec moi le voyage du Chili, tout au moins jusqu'à la première escale qui était Punta-Arenas, perspective peu séduisante, étant donné surtout qu'il n'avait pas d'autres vêtements que ceux qu'il portait sur lui et que dans deux ou trois jours, il allait falloir s'en-

velopper de manteaux et de cache-nez. Enfin, à force de parlementer, il obtint qu'on le débarquerait dans une petite île de la rade de Montevideo où il purgerait une quarantaine de trois jours, absolument comme s'il était arrivé d'Europe par le *Gallicia*. Nouveau Robinson, il passa ses trois jours pleins dans l'île aux Rats qui est grande à peu près comme la place Lafayette. Par bonheur, on lui avait fait la grâce de lui laisser deux ou trois bouteilles de vin et un peu de viande salée, sans quoi il aurait été réduit à un jeûne forcé dans son île déserte.

Je n'ai jamais si bien compris la préférence que donnent les étrangers en général aux paquebots de notre Compagnie des Messageries maritimes, qu'en me trouvant à bord du *Gallicia*. Le service y est fort mal fait, et la nourriture sans doute fort substantielle, y est très inférieure à ce qu'elle est sur nos bateaux. Ajoutez à cela que les officiers anglais ne se départent guère avec les passagers de cette morgue insupportable qui est le fond du caractère anglais, ce qui fait qu'on ne peut avoir avec eux les agréables rapports qu'on a généralement avec les officiers qui commandent les paquebots français. Il n'y avait que fort peu de passagers à bord du *Gallicia*, une seule famille française habitant Valparaiso, trois prêtres péruviens revenant de Rome et des Allemands

engagés par le gouvernement chilien pour ses écoles.

Pendant quatre jours, nous naviguons avec un temps superbe. Les soirées sont magnifiques, la Croix du Sud, en s'élevant chaque jour davantage au-dessus de l'horizon, brille d'une façon extraordinaire ; mais la température se rafraîchit sensiblement et nous rappelle que nous nous rapprochons du pôle austral. On ne paraît plus guère sur le pont que fortement emmitouflé et le poncho en laine de vigogne que j'ai acheté à Tucuman me devient fort utile. Nous ne rencontrons pas le moindre petit navire et pas davantage de baleines, quoiqu'on ait parfois l'occasion d'en apercevoir dans ces parages. Aussi est-ce avec un grand plaisir que le matin du cinquième jour nous saluons l'apparition de la terre.

Nous sommes à l'entrée du détroit de Magellan, nous doublons le cap des Vierges et nous avons à droite la Patagonie et à gauche la Terre de Feu. Des deux côtés d'ailleurs, c'est le même spectacle d'une terre aride et déserte. Le détroit est fort large à cet endroit et il le devient bientôt encore davantage, quand nous entrons dans la baie de la Possession. Nous sommes tout surpris de voir tout à coup hisser au sommet d'un mât placé à côté d'une cabane, située non loin du rivage de la baie, un drapeau français au salut duquel répond le drapeau anglais du *Gallicia*.

Nous nous demandons quel est le compatriote qui a pu venir établir ses pénates en un pareil lieu. Celui-là est évidemment un homme à qui la solitude ne fait pas peur.

A trois heures de l'après-midi, nous jetons l'ancre en face de Punta-Arenas que les Anglais appellent sur leurs cartes Sandy Point. C'est la ville la plus méridionale du globe et, rien qu'à ce titre, j'aurais eu grand plaisir à y descendre. Mais nous devons partir à cinq heures et comme le *Gallicia* est mouillé à plus de deux kilomètres de la côte, il y aurait eu à peine le temps d'y aller et de revenir. La ville ne semble du reste pas offrir un grand attrait. Elle a été fondée en 1843 par les Chiliens qui y établirent d'abord un pénitencier. Depuis lors, quelques émigrants de diverses nationalités sont venus s'y installer, de sorte que la ville peut compter maintenant un millier d'habitants. Son importance tient en grande partie à ce qu'elle sert de point de ravitaillement à tous les navires qui traversent le détroit de Magellan, car en dehors de cela, le commerce y est presque nul. Les Patagons et les Fuégiens viennent y échanger des peaux de guanacos et des plumes d'autruche contre des denrées, et surtout de l'eau-de-vie qui est décidément un produit d'un écoulement facile partout. Nous recevons à bord la visite de deux Patagons qui viennent précisément offrir aux pas-

sagers des peaux de loutre et des plumes d'autruche dont ils demandent d'ailleurs des prix exorbitants. Ce sont de forts gaillards, mais ils sont loin pourtant d'atteindre la taille gigantesque que leur avaient attribuée les premiers voyageurs venus dans ces contrées. S'ils ont quelque chose qui dépasse les dimensions ordinaires, ce sont les pieds, car sous ce rapport, les Anglaises elles-mêmes ne sauraient rivaliser avec eux.

Nous levons l'ancre à cinq heures. A huit heures, nous stoppons de nouveau pour passer la nuit dans une petite anse située non loin de l'ancienne colonie espagnole de Port-Famine, ainsi nommée parce que les colons espagnols qui s'y étaient installés y moururent de faim, ce qui n'est du reste pas étonnant quand on voit la stérilité de ce pays. La nuit est fort obscure et l'on distingue à peine la terre dont nous ne sommes pourtant éloignés que de quelques encâblures. C'est par prudence que nous ne marchons pas la nuit, et cette prudence est bien justifiée, car le bateau de la Pacific steam navigation Company, la *Cordillera*, qui nous a précédés s'est perdu quinze jours auparavant dans le détroit. Le naufrage a eu lieu un peu plus loin que l'endroit où nous nous trouvons. Nous repartons le lendemain à quatre heures et à six heures nous voyons l'épave du steamer la *Cordillera* dont on

n'aperçoit plus que l'avant dressé sur le rocher où il a touché. C'est à une toute petite distance de la côte, ce qui fait que les passagers ont été tous sauvés; mais ils ont dû passer deux jours et deux nuits sur ces rivages déserts de la péninsule de Brunswick, exposés à toutes les intempéries. Nous débarquons dans un canot deux scaphandriers que la *Gallicia* avait pris à Punta-Arenas et qui ont pour mission de s'assurer si la *Cordillera* pourra être renflouée, ce qui paraît fort peu probable.

Toute l'après-midi, après avoir doublé le cap Forward qui forme l'extrême pointe méridionale du continent américain, nous naviguons dans un canal très resserré qui souvent n'a guère plus de deux kilomètres de largeur. Le spectacle est véritablement grandiose dans tout ce parcours et laisse bien loin derrière lui tous les spectacles de ce genre qu'on peut voir en Europe. A gauche de nous ce sont les terres de l'île Clarence derrière lesquelles on aperçoit, perdu dans les nuages, le pic Sarmiento, et les Andes, couvertes de neige et de glaciers à leurs sommets et d'impénétrables forêts au feuillage vert sombre à leur base. Bientôt le passage devient encore plus étroit, nous côtoyons d'immenses rochers qui s'enfoncent à pic dans la mer.

Le lendemain, nous sommes dans une partie un peu plus large que les Anglais appellent

Sea Reach ; nous approchons de la sortie du détroit, ayant à notre droite l'archipel de la Reine Adelaïde et à notre gauche la Terre de la Désolation. C'est ici peut-être que se rencontrent les plus beaux points de vue de cette traversée du détroit de Magellan. On peut bien dire que la Terre de la Désolation n'a pas reçu d'autre nom que celui qui pouvait lui être donné, car on ne saurait guère imaginer un chaos semblable. C'est un amoncellement de roches énormes, nues ou couvertes de mousses verdâtres, aux formes les plus bizarres. On dirait qu'à la suite d'un bouleversement général, quelque montagne gigantesque s'est éboulée dans la mer en se fracassant en mille pièces. Le Cap Pillard termine dignement le panorama de cette terre de Désolation. C'est un énorme rocher dont la hauteur peut atteindre 700 à 800 mètres et sur lequel viennent se briser les lames de l'Océan Pacifique. Qui pourrait dire le nombre de navires qui ont dû se perdre dans les tempêtes en cet endroit !

Les matelots carguent bientôt les voiles et tout ce qui peut donner prise au vent est serré avec soin. On sent qu'on va danser. Le nom de Pacifique qui a été donné à l'Océan est, tout au moins dans ces parages, une amère dérision, car la tempête y règne pour ainsi dire à l'état permanent. Du reste, nous ne tardons pas à nous en apercevoir. A peine sommes-nous complète-

ment sortis du détroit que le vent se met à souffler avec rage, des vagues énormes viennent s'abattre avec fracas sur le pont où il devient à peu près impossible de séjourner ; malgré cela je m'installe à l'abri d'une des cheminées du bateau pour admirer ce splendide spectacle d'une mer en furie, qu'il ne m'avait pas encore été donné de contempler. Je suis obligé de me cramponner fortement au garde-corps, car les coups de tangage et de roulis sont parfois formidables. Malgré ses énormes dimensions, le *Gallicia* est soulevé comme un fétu de paille, son avant paraît vouloir se dresser verticalement, mais aussitôt il s'abaisse comme pour plonger dans l'abîme. Parfois, une vague plus haute que les autres vient balayer le pont d'un bout à l'autre, entraînant tout sur son passage.

Quoiqu'à l'abri, je ne tardai pas à être trempé par les embruns, et je dus prendre le parti de profiter d'un instant d'accalmie pour regagner prudemment le salon. Presque tous les passagers ont la mine défaite et il en est peu qui ne soient pas malades par suite de ces rudes secousses. J'ai la chance d'être parmi ceux qui restent indemnes.

Aussi puis-je m'amuser tout à mon aise de la figure d'un jeune Italien qui, jusque-là faisait le fanfaron, parce que pendant les trente jours de traversée qui s'étaient écoulés depuis le départ de Pauillac où il avait pris le bateau, il avait

résisté au mal de mer, quand la plupart des autres passagers en avaient été atteints. Cette fois, il était plus malade que tous les autres et ne riait plus du tout.

La tempête dura toute la journée ; vers six heures, nous croisons le *Valparaiso* de la P. S. N. C. qui fait route vers l'Europe. Les deux navires anglais se saluent au passage.

Le calme revient tout à fait pendant la nuit, et les deux jours suivants le temps est très beau. Du reste, à mesure que nous avançons vers le nord, la température remonte sensiblement. Nous suivons une marche parallèle aux côtes du Chili, mais à une distance telle que nous ne pouvons apercevoir la terre.

Le 1er novembre, jour de la Toussaint, nous arrivons à sept heures et demie dans le petit port chilien de Lota. Il est situé au fond d'une baie fermée à son entrée par l'île Sainte Maria et sur les côtés de cette même baie se trouvent deux autres villes chiliennes, Arauco et Coronel. Le *Gallicia* doit séjourner à Lota la journée entière pour y faire sa provision de charbon, car il y a là des mines de houille importantes ; je m'empresse donc de débarquer pour faire connaissance avec la terre chilienne. Il y a du reste plusieurs choses intéressantes à visiter à Lota, principalement la fonderie de cuivre et le parc Cousiño.

Les bâtiments de la fonderie, de la *fundicion* comme on l'appelle dans le pays, sont sur le bord de la mer et traversés par la voie du petit chemin de fer qui conduit aux mines de charbon situées de l'autre côté de l'usine. Ce sont d'immenses hangars dominés par les trente-six cheminées des fours. Le minerai qu'on y travaille provient des provinces du nord du Chili. Il est apporté à Lota comme frêt de retour par les navires qui vont conduire le charbon nécessaire aux fabriques de salpêtre ou autres établissements industriels de ces provinces.

On fond par an à peu près dix millions de kilogrammes de cuivre, ce qui exige des quantités considérables de minerai, car celui-ci ne rend guère plus de 10 0/0 en moyenne de cuivre pur. C'est en Angleterre que s'exporte la plus grande partie de ce cuivre. Les cours sont très variés et, en ce moment même, il existe une crise très grave sur cet article auquel les cuivres de l'Amérique du Nord viennent depuis peu faire une concurrence sérieuse sur les marchés d'Europe.

La fundicion emploie environ 400 ouvriers. Elle est dirigée par des Anglais. On y a annexé aussi une fabrique de briques réfractaires et de dalles.

De la fonderie on n'a qu'à gravir une petite colline pour arriver à la magnifique propriété

de la famille Cousiño à qui appartiennent les mines de charbon et la fonderie.

Le parc Cousiño est, on peut le dire, un véritable merveille. On y a rassemblé toutes les plantes les plus rares, et, au bout de chaque allée, on a ménagé des points de vue splendides sur la mer et sur la baie d'Arauco qu'on domine d'une hauteur de plus de cent mètres. On y trouve des labyrinthes, des lacs, des quinconces et à chaque pas des bancs rustiques, de petits kiosques qui invitent à se reposer au milieu de ces splendeurs de la nature. En un point du parc, il y a une petite vallée sur laquelle on a jeté un pont suspendu, un vrai bijou de serrurerie artistique. A l'entrée on y lit : *Puenta Isidora 1874*, et à l'autre extrémité on a inscrit la maxime latine : *Labor omnia vincit* qui est la devise de la famille Cousiño. Elle est bien justifiée ici, puisque c'est par le travail et dans l'industrie que le señor Cousiño a acquis l'immense fortune qu'il a laissée à sa veuve et qui compte parmi les plus grandes du Chili.

A l'extrémité du vallon au fond duquel coule un délicieux petit ruisseau, on arrive à une grotte dissimulée par des fougères arborescentes et des cactus épineux et d'où tombe une jolie cascade. On a imité dans cette grotte des stalactites d'une façon si habile qu'on les croirait naturelles. Au milieu on voit une table entièrement

faite de coquillages, et tout à l'entour, sur les parois de la grotte, on a disposé des glaces qui par leurs reflets produisent une impression magique sur le visiteur.

Mais ce qui, selon moi, mérite la plus grande admiration dans tout ce parc, c'est la serre véritablement incomparable. Toutes les plus belles plantes, toutes les fleurs les plus rares qui existent dans le monde y ont été rassemblées à prix d'or, aussi bien celle de l'Inde, de la Chine, de Java que celles de l'Europe et aussi celles du Brésil et du Pérou. Il serait inutile d'entreprendre de citer les noms de ces plantes et de ces fleurs, car tous les termes de la Botanique y passeraient. A côté de cette serre est un autre petit pavillon où l'on voit plusieurs des animaux propres au Chili, des lamas, des vigognes, des alpacas; plus loin c'est une volière avec des quantités innombrables de perroquets et d'oiseaux-mouches.

Quand on songe qu'il y a à peine vingt ans, l'emplacement où l'on admire maintenant toutes ces merveilles était un rocher complètement nu et abrupt, on ne sait vraiment ce qu'on doit admirer le plus, ou la magnificence de celui qui a dépensé les millions nécessaires pour opérer cette transformation, ou l'art de celui qui a su si bien tirer parti du terrain et le transformer à un tel point.

Il est fâcheux qu'il y ait cependant une critique qui s'impose au visiteur au milieu de toutes ces belles choses, mais réellement l'absence de goût qui a présidé au choix des soi-disant œuvres d'art qu'on a placées dans ce parc est impardonnable. La plupart sont de vulgaires statues de femmes ou de baigneuses, ou bien des animaux en fonte du Val d'Osne qui produisent un singulier effet.

Le parc mesure plus de 100,000 mètres carrés de superficie; 30 ouvriers sont journellement occupés à son entretien, et cet entretien lui-même ne coûte, paraît-il, pas moins de 50,000 fr. par an.

Quand on vient de quitter ce splendide parc, il faut avouer que le bourg de Lota vous paraît misérable et sordide au-delà de toute expression. Ce bourg se divise en deux parties, Lota baja et Lota alta. Cette dernière portion de la ville est bâtie sur une colline d'argile rouge qui domine la fonderie. C'est là que se trouve l'église, et la plupart des habitations sont occupées par les ouvriers et les employés des usines. Ces habitations consistent en de petites cases en bois d'une malpropreté révoltante et d'où sortent les émanations les plus infectes. On descend de Lota alta à Lota baja ou ville basse par une belle route mais presque à pic. Cette partie de la ville paraît un peu plus propre, c'est sans doute parce qu'elle

est plus à proximité de la mer. Elle est occupée par les commerçants et les hôtels. Nous entrons pour déjeuner à l'hôtel del Commercio. Il est tenu par des Allemands. Ceux-ci sont d'ailleurs en assez grand nombre à Lota ainsi qu'à Coronel, on se demande vraiment où l'on peut aller désormais sans rencontrer quelque représentant de cette race envahissante. La cuisine chilienne que nous goûtons pour la première fois est fort médiocre et ce n'est pas la *cassuella*, sorte de potage qu'on mange à la fourchette et qui est fortemment pimenté avec de l'*aji*, qui pourrait nous consoler de la cuisine anglaise du *Gallicia*.

En parcourant la ville, je trouve l'occasion d'acheter quelques poteries de fabrication araucanienne, ce sont des Indiennes qui vendent ces objets. Lota est en effet très rapprochée du territoire de l'Araucanie, terre illustrée, on sait comment, par la royauté éphémère sous le nom d'Orélie Ier, de notre compatriote, M. de Tonnens, originaire de Périgueux. L'Araucanie a d'ailleurs d'autres titres à la célébrité, ne serait-ce que la manière dont les Indiens qui l'habitent ont su jusqu'ici défendre leur indépendance contre le Chili. Leur soumission ou leur disparition n'est du reste plus qu'une affaire de temps, car le Chili les enserre dans un cercle de forts avancés et les refoule ainsi progressivement vers le sud en

s'emparant de leurs terres. La ville d'Arauco qui est située sur le bord de la baie qui porte son nom et où se trouve également Lota, fait partie du territoire de l'Araucanie. La capitale des territoires déjà conquis est Angol. On estime que les Indiens indépendants sont encore au nombre de 70,000 environ.

Comme c'est fête à l'occasion de la Toussaint, on entend sortir de toutes les maisons le son de la guitare qui est l'instrument favori des huasos chiliens comme des gauchos argentins. Nous entrons dans une posada où nous assistons à la danse de la *Samacucca* qui est la danse nationale du peuple au Chili. C'est un homme et une femme qui la dansent, ou plutôt qui la miment, en agitant un mouchoir. L'homme semble faire des appels séducteurs à sa compagne, et celle-ci, rebelle d'abord, finit par indiquer par des gestes non douteux qu'elle cède et alors elle jette son mouchoir aux pieds de son vainqueur. Pendant tout le temps que dure la danse, les assistants frappent dans leurs mains pour accompagner la guitare.

Après cette longue excursion, nous rentrons à bord où le personnel, fêtant aussi la Toussaint à sa façon, boit du gin à qui mieux mieux et fait un vacarme infernal jusqu'après l'heure de l'extinction des feux.

Le lendemain, à la première heure, le *Gallicia*

qui s'est remis en route dans la nuit stoppe en vue de Talcahuano qui se trouve au fond d'une baie fermée par l'île de Tiriquena. On y débarque des marchandises, dont un piano Pleyel, ce qui prouve que, même en ces contrées lointaines, on aime les beaux sons, et on repart immédiatement. Nous ne cessons plus dès lors d'avoir la terre en vue, la Cordillère des Andes se déroule devant nos yeux comme une chaîne sans fin, et le lendemain, nous avons le plaisir d'être à onze heures en vue de Valparaiso.

XI

VALPARAISO ET SANTIAGO

Quand on contemple Valparaiso de la rade, on se demande sur quoi s'est fondé celui qui lui a donné ce beau nom qui signifie vallée du paradis. Nul voyageur n'a pu éviter de faire cette réflexion. Il fallait en vérité que le premier Espagnol qui, en y arrivant, a ainsi nommé cet endroit fut un farceur de première classe, car de vallée en cet endroit il n'y en a pas trace, et quant à ressembler au Paradis, si réellement celui que les croyants se donnent tant de peine à gagner pendant leur vie ressemblait à celui là, il faudrait franchement les plaindre. Cette impression ne change pas lorsqu'on est débarqué. La ville s'allonge en demi-cercle autour de la baie et au pied de montagnes absolument arides; c'est à peine si l'on

aperçoit par ci par là quelques traces de verdure. Mais, en revanche, on distingue sur la gauche dans les brumes du lointain les cimes neigeuses de la Cordillère des Andes et surtout l'imposant pic d'Aconcagua, le plus haut sommet du globe après ceux de l'Himalaya.

Le débarquement se fait facilement ; les canots viennent accoster à un immense môle en bois garni d'escaliers sur tout son pourtour. On longe avant d'y arriver deux immenses docks flottants, comme n'en possède aucun de nos ports français. On aperçoit aussi le môle de la Douane, œuvre d'un ingénieur français, M. Chapron, ancien élève de l'École Centrale.

Valparaiso est le premier port du Chili et l'un des plus importants de l'Amérique méridionale. Presque tout le trafic du Chili avec l'Europe se fait par ce port.

Pour me rendre à l'Hôtel Central qui m'a été recommandé, je traverse en quittant le môle une rangée d'arcades encadrant un charmant petit square. Ce sont les bâtiments de la Douane et de la Bourse de commerce. De l'autre côté de ces arcades, on se trouve immédiatement sur la *Plaza de l'Intendancia*, une des principales de la ville. D'un côté elle est bordée par le palais de l'Intendance générale, où réside le gouverneur militaire de Valparaiso qui est en même temps comme le maire de la ville. A gauche, en regar-

dant ce palais, on a l'Office des Postes et le quartier général des pompiers, et à droite ce sont des hôtels et des clubs. Au centre de cette place se dresse une statue en bronze de l'amiral Cochrane, un Anglais qui mit son épée au service du Chili pendant la guerre de l'Indépendance.

La plaza de l'Indépendancia est traversée par la rue principale, on pourrait presque dire l'unique rue de la ville, car les autres ne sont guère que des ruelles. Elle porte plusieurs noms différents dans sa longueur. La partie de droite, qui est assez large, s'appelle *calle de la Planchada*, jusqu'à la *Plaza de la Municipalidad*. La partie de gauche qui est beaucoup plus longue et va jusqu'à l'extrémité de la ville s'appelle d'abord *calle Arturo Prat*, en mémoire d'un officier de la marine chilienne qui s'est illustré pendant la dernière guerre du Chili avec le Pérou et la Bolivie. C'est la partie la plus animée de la ville; c'est là aussi que se trouvent les banques, les plus beaux magasins et les plus importantes maisons de commerce. En suivant cette rue, on arrive bientôt à la *Plaza de la Victoria*, au centre de laquelle est une fontaine monumentale, entourée de deux rangées de mimosas. Sur l'un des côtés de la place, on remarque l'église Saint-Augustin et en face les bâtiments de la police et le théâtre de la Victoria qui est en ruines. Il a été incendié il y a quelques années.

A partir de cette place, la rue que nous avons suivie prend le nom de *Calle de la Victoria* elle est très large et a un faux air de boulevard. Elle s'étend sur une longueur d'environ un demi-kilomètre et traverse tout le quartier qui porte le nom d'*Amendral* (Allée des Amandiers).

Une ligne de tramways traverse toute la ville sur le parcours que nous venons de suivre. Ces tramways offrent ceci de particulier que ce sont des femmes qui perçoivent le prix des places. Elles ont un petit uniforme assez coquet et dans le nombre il s'en trouve d'assez jolies, ce qui fait préférer par les voyageurs les voitures où elles se trouvent, manière comme une autre d'attirer la clientèle.

On comprend que la ville, ainsi resserrée entre la mer, sur laquelle elle ne peut pas gagner beaucoup de terrain, et le pied des montagnes qui la dominent, ait profité pour s'étendre un peu des trois ou quatre ravins ou *quebradas* qui divisent ces montagnes. Ces quebradas forment plusieurs Cerros qui portent le nom de Cerro Alegre, Cerro Conception, Cerro du Panthéon, Cerro de Bella Vista, et sur les sommets s'étagent de charmantes habitations, principalement sur le Cerro Alegre. C'est là que se sont installés presque tous les Anglais qui habitent Valparaiso, et ils en ont fait comme une ville à eux. On y voit des cottages dans l'intérieur desquels ils ont

transporté tout le confort qu'ils aiment, mais il est inutile de dire que les rues de ce quartier ne sont pas les plus gaies de la ville. On n'y rencontre pas une âme. On y accède par un chemin de fer funiculaire qui part de la Calle Arturo Prat.

Sur le Cerro voisin ou Cerro du Panthéon, se trouve le cimetière qu'on appelle le Panthéon, quoiqu'il serve de repos au commun des mortels aussi bien qu'aux hommes illustres. Ce cimetière est très beau et planté d'arbres superbes, il domine toute la ville et toute la baie, on y jouit d'une vue splendide et il n'y a pas d'exagération à dire qu'il est plus gai et plus animé que le quartier des Anglais. Quant au fond des québradas, il est rempli de huttes et de chaumières du plus lamentable aspect. Ces *baïrcos*, comme on les appelle sont le réceptacle de toute la populace des ouvriers du port ainsi que de toutes les prostituées de la ville. Peut-être est-ce là le Paradis des matelots; en tout cas ce n'est pas celui des promeneurs qui aiment la belle nature.

Valparaiso qui fut bombardé en 1866 par une flotte espagnole, de la façon la plus injustifiable, s'est entouré depuis lors d'une ceinture de forts et de batteries armées de formidables canons Parrot et Armstrong, qui en font maintenant une ville très forte. Les forts sont au nombre de quatorze, en y comprenant des batteries détachées.

La population de Valparaiso dépasse actuellement 100,000 âmes. On y compte plus de 7,000 étrangers; c'est environ le quart du nombre total de ceux qui habitent le Chili. La colonie française peut s'élever à environ 800 membres.

En somme Valparaiso, ville commerçante avant tout, n'offre pas un grand attrait pour le voyageur. Il en est tout autrement de Santiago qui, en même temps qu'elle est la capitale politique du Chili, en est aussi la capitale intellectuelle.

Santiago est reliée à Valparaiso par un chemin de fer qui porte le nom de Ferro Carril del Norte. La station se trouve sur le port, à côté des bâtiments de la Douane et de la Bourse du Commerce. Les trains circulent tout le long des quais sans qu'il y ait la moindre barrière. Le mécanicien prévient les gens d'avoir à se garer en agitant continuellement une énorme cloche.

Les plans de ce chemin de fer ont été faits par un ingénieur nord-américain, M. Wheelwright, à qui le Chili est redevable de plusieurs grands travaux. Bien que décidée dès l'année 1842, la construction n'a été commencée qu'en l'année 1852 et n'a été achevée qu'en 1863. La ligne fut inaugurée le 14 septembre 1863. Elle avait coûté plus de 60 millions pour un parcours de 184 kilomètres seulement. Il est vrai qu'il y a plusieurs travaux d'art qui ont nécessité de grandes dépenses.

La première station que l'on rencontre est celle de Baron qui dessert tout un quartier de la ville. Ensuite c'est *Viña del mar* que les Chiliens, toujours disposés à établir des comparaisons avec l'Europe, appellent le Versailles du Chili. C'est le faubourg de plaisance de Valparaiso. Presque tous les riches commerçants de la ville y ont en effet une quinta où, après la journée consacrée aux affaires, ils peuvent venir respirer un air plus sain et surtout plus embaumé que celui qu'on respire dans Valparaiso. C'est plutôt à Asnières qu'à Versailles qu'il faudrait comparer *Viña del mar*. La poussière n'y manque pas, mais au moins il y a un peu de verdure et de fraîcheur, car on y a créé de superbes plantations de palmiers et d'eucalyptus. *Viña del mar* est surtout très fréquenté pendant la saison des bains de mer, les habitants de Santiago viennent alors en foule s'y installer ; la plage y est fort agréable.

Nous passons les stations sans importance de Salto, de Peña Blanca et nous arrivons à Limache. Limache est un des centres industriels et agricoles du Chili. La vallée où est bâtie la ville ressemble, sous beaucoup de rapports, à quelqu'une de nos vallées de Touraine ou du Poitou, avec ses longues rangées de peupliers et ses immenses plantations de vignes : on a par instants l'illusion de se retrouver en France. Les

vignes sont entretenues avec un soin extraordinaire ; ce sont en général des viticulteurs français qui sont à la tête de l'exploitation de ces vignobles. C'est Limache qui produit un des vins les plus renommés au Chili, le vin Urmeneta du nom du propriétaire. J'ai eu l'occasion d'en goûter à Santiago et je ne crois pas, pour ma part, que ce vin soit jamais appelé à remplacer pour les vrais amateurs, nos crus du Bordelais ou de la Bourgogne, à moins pourtant que ces terribles ennemis de nos vignes, le phylloxéra, le mildew, le black-root dont la légion augmente chaque jour, ne finissent par détruire entièrement nos vignobles. Il y a à Limache et dans les alentours de riches haciendas, sortes de fermes modèles où l'élevage du bétail se fait en grand. Ce sont les laiteries dépendant de ces établissements qui fournissent la plus grande quantité du lait consommé chaque jour à Valparaiso. Enfin la ville possède une grande fabrique de papier, des fonderies et un arsenal qui porte le nom de *Maestranza de Limache* et où l'on fabrique des canons.

En quittant Limache, la voie commence à monter légèrement, franchit le tunnel de San Pedro, long d'environ deux kilomètres, puis après avoir dépassé le bourg de San Pedro, on arrive à Quillota. C'est la ville la plus importante de la province de Valparaiso. Il parait

qu'au XVIIIe siècle elle formait comme une véritable colonie française : un grand nombre de Français étaient venus en effet s'y installer à l'époque du règne de Philippe V en Espagne. Ce qui fait actuellement sa célébrité dans tout le Chili, c'est le fruit excellent qu'on y récolte, la fameuse *Chirimoya*. On dit que les *Chirimoyas* de Quillota sont de beaucoup supérieurs à tous les fruits de même espèce provenant d'autres pays. Des marchands viennent nous offrir des corbeilles garnies de ces chirimoyas, et je remarque l'empressement que mettent tous les voyageurs du train à en acheter, ce qui me décide à y goûter. Sans partager l'engouement général, j'ai trouvé en effet ce fruit excellent. Malheureusement il se conserve difficilement. Il y a une autre sorte de fruit qui vient également à Quillota, c'est le *Lucuma* mais ils ne vaut pas à beaucoup près, la Chirimoya. L'un et l'autre sont des fruits des tropiques, ils ont été importés au Chili du Pérou et on explique la façon remarquable dont ils ont réussi à Quillota par la température tropicale qui règne dans cette contrée pendant l'été. On y cultive aussi dans les jardins le café et le coton.

Darwin, qui a visité tout le pays en 1834, dit dans son « *Voyage d'un naturaliste autour du monde* » que celui qui donna à Valparaiso le nom de Vallée du Paradis pensait sans doute

alors à Quillota. C'est une explication qui en vaut certainement bien d'autres.

Après avoir quitté Quillota, la ligne atteint bientôt la vallée du Rio Aconcagua, petite rivière qui coule depuis la Cordillère jusqu'à la mer et que j'aurai l'occasion de revoir à l'état de torrent en franchissant la Cordillère par le col d'Uspallata. Un peu avant d'arriver à Llai-Llai, station qui se trouve juste à moitié chemin de Valparaiso à Santiago, on s'arrête à Los Vegas où se trouve un embranchement qui, par San Felipe, se dirige sur Santa Rosa de los Andes. Ce point deviendrait plus tard d'une importance capitale, si jamais le chemin de fer, projeté entre la République Argentine et le Chili à travers la Cordillère des Andes, réussissait à se faire en suivant la passe d'Uspallata.

Cinq minutes plus tard, nous sommes en gare de Llai-Llai. Vingt minutes d'arrêt, buffet, comme on crie dans nos gares. Ici le buffet est aussi médiocre que le sont tous les établissements du même genre dans l'Amérique du Sud. C'est pourquoi je me hâte d'avaler la tranche d'*asado* nécessaire pour ne pas avoir l'estomac vide jusqu'à Santiago, et je reviens bien vite m'amuser à voir le petit manège des vendeurs et vendeuses de toutes sortes qui se pressent aux portières des wagons. C'est à qui sollicitera le mieux les voyageurs qui ne sont

pas disposés à se laisser écorcher au buffet et qui préfèrent déjeuner sur le pouce. Il y a là de véritables types locaux, marchands de journaux, de fruits, de gâteaux, qui vous étourdissent de leurs cris : — *Quien quere bizcachuelos, uvas, un queso de Cabra ? — Quiére usted, Senor, el Mercurio de hoi, ? — La Patria ? Diojenes ? Et ferro-carril ? — Agua fresca ? — Una botella de chicha, patroncito ?* (1)

Enfin le train se remet en marche et nous arrivons dans la partie la plus pittoresque du trajet. Nous entrons dans une région montagneuse, car avant d'atteindre la plaine où se trouve Santiago, il faut franchir un des chaînons qui s'étendent du nord au sud du Chili parallèlement à la Grande chaîne de la Cordillère des Andes. Le train s'engage d'abord dans la *quebrada de Tabou*, puis dans le tunnel *de los Loros*, percé au travers d'énormes blocs de rochers rouges, il passe ensuite sur le viaduc de *Los Maquis*. Ce viaduc qui mesure 165 mètres de longueur est la plus belle œuvre d'art de toute la ligne de Valparaiso à Santiago. Il est tout en fer et s'élève à plus de 80 mètres au-dessus du fond du ravin en formant une courbe de 200 mètres de rayon. Puis la ligne

(1) Qui veut des bizcachuelos (sorte de petits gâteaux), des œufs, un fromage de chèvre ? — Voulez-vous le *Mercurio* d'aujourd'hui, la *Patria*, le *Diogène*, le *Ferro-carril ?* — De l'eau fraîche ? — Une bouteille de chicha, patron ?

montant toujours traverse un nouveau tunnel et atteint bientôt son point culminant à 750 mètres au-dessus du niveau de la mer. A l'époque où fut construit ce chemin de fer, c'était le point le plus élevé qui eut été jusqu'alors atteint en Amérique par une voie ferrée.

A partir de ce moment on descend rapidement jusqu'au plateau de Santiago. On traverse des contrées fertiles, bien arrosées, où s'étendent de vastes champs de blé, d'orge et de tabac.

La vue n'étant plus bornée par les montagnes qu'on vient de traverser, on distingue maintenant parfaitement les sommets altiers de l'Aconcagua et du volcan de Tupungato.

A chaque nouvelle station, notre train se remplit de voyageurs endimanchés qui se rendent à Santiago où il y a en ce moment une exposition nationale de produits chiliens. Enfin après avoir dépassé le monument où est précisément installée cette exposition, nous entrons dans l'Estacion central de Santiago.

Au sortir des bâtiments de la gare, on arrive immédiatement à l'entrée de l'Alameda qui constitue le plus bel ornement de la ville. C'est une magnifique avenue plantée de quatre rangées de peupliers, d'où lui vient son nom (alamo signifie peupliers en espagnol). Cette avenue a plus de deux kilomètres de longueur et une largeur de plus de cent mètres. L'allée centrale est réservée

aux promeneurs : elle est garnie de bancs, de kiosques, de petites boutiques, comme on en voit dans les allées latérales des Champs-Élysées à Paris. On y a élevé également des statues aux grands hommes du Chili, au général San Martin, le héros de l'Indépendance, aux généraux Freyre, Correra et O'Higgins.

Les deux allées latérales sont parcourues par des lignes de tramways et les deux contre-allées macadamisées sont réservées aux voitures de toutes sortes. Tout le long de cette promenade s'élèvent de superbes maisons dont quelques-unes sont de véritables palais. L'une de ces habitations, la Casa del Sor Ossa, a été construite sur le modèle de l'Alhambra de Grenade.

Mais c'est surtout quand on arrive sur la *Plaza de l'Indépendencia*, qui porte aussi le nom de *Plaza de Armas*, qu'on éprouve véritablement l'impression de se trouver dans une grande ville digne d'être la capitale d'un grand pays. Cette place très spacieuse est entourée par la Matriz, autrement dit la Cathédrale, et l'Archevêché, l'Intendance, la Poste et l'hôtel Inglès, bâtiment monumental qui peut rivaliser avec les plus beaux hôtels des grandes villes d'Europe. Sur le quatrième côté, ce sont des arcades dans le genre de celles de la rue de Rivoli et des galeries semblables à nos passages.

Au centre de la place s'élève une fort belle

fontaine en bronze et tout autour des massifs de fleurs. C'est de cette place que partent toutes les lignes de tramways qui desservent la ville.

Les rues de Santiago se coupent à angles droits; à la différence de celles de Buenos-Ayres elles sont très bien pavées et fort propres. Elles sont aussi presque toutes parcourues par des lignes de tramways. Il y a beaucoup de grands magasins qui sont éclairés à la lumière électrique, de même que les principaux hôtels.

Santiago possède plusieurs monuments publics remarquables. Le palais du Congrès National principalement, avec ses quatre façades copiées sur celle de la Chambre des Députés de Paris, a fort grand air. Sur une petite place située devant la façade principale, on a élevé un monument de marbre à la mémoire des victimes qui périrent dans l'incendie de l'église des Jésuites le 8 décembre 1863. Plus de deux mille femmes ou jeunes filles, appartenant pour la plupart aux plus riches familles de Santiago, furent brûlées vives dans l'église de la Compagnie dont les issues se trouvèrent insuffisantes.

L'Université et l'Institut national sont aussi installés dans de fort beaux monuments situés sur l'Alameda. L'Institut national est organisé comme notre Collège de France, c'est là que se donne l'enseignement supérieur. L'Université fondée en 1747 comprend les cinq facultés suivantes :

1° De droit et sciences politiques ;
2° De mathématiques et sciences naturelles ;
3° De médecine ;
4° De philosophie et humanités (ou de lettres) ;
5° De théologie.

Il y a également une section pour les Beaux-Arts et un Conservatoire de musique.

Le nombre des étudiants de ces diverses facultés était, en 1883, de 912.

Un établissement curieux de Santiago, c'est la *Casa de Moneda* autrement dit *la Monnaie*. C'est bien là, en effet, que se fabriquent les monnaies chiliennes d'or et d'argent, aussi bien que les billets de banque ; mais cet édifice a bien d'autres destinations que celle-là, comme on va le voir. C'est là, en effet, que se trouvent les bureaux du Président de la République et ses salons de réception. Son habitation particulière est en ville. C'est aussi là que sont installés les Ministères, la Trésorerie générale, l'Inspection générale de l'armée, les bureaux des Ingénieurs civils et militaires, le bureau de Statistique, les Archives et bien d'autres services encore. En fait de centralisation, on n'en peut pas imaginer de plus complète, mais cela a tout l'air d'un vrai Capharnaüm.

Un Capharnaüm d'un autre genre, c'est le *Cerro Santa Lucia*. Celui-là mérite une mention toute spéciale, et je ne saurais mieux faire pour en

donner une idée que d'emprunter la description qu'en a faite M. Gaston Lemay dans le livre si intéressant qu'il a publié sous le titre « *A bord de la Junon* ». Je le cite donc textuellement.

« Le Cerro Santa Lucia, c'est un rocher assez » étendu, d'une hauteur de soixante-dix mètres » environ, dont on a voulu faire et dont on a » fait quelque chose. Mais ce quelque chose n'a » de nom dans aucune langue, parce que cela » n'appartient à aucune catégorie d'objets con- » nus.

» Supposez la réduction de la Butte Mont- » martre transformée en un jardin de peupliers, » de marronniers, d'orangers, d'eucalyptus, » d'acacias, de grenadiers, de rosiers, de géra- » niums, etc., un jardin qui n'est ni français, ni » anglais, ni même chilien. Un peu partout, sans » plan apparent, sans raison, au hasard, faites » jaillir des cascades, ouvrez des grottes, creusez » des bassins, percez des tunnels, puis dessinez » des allées avec des escaliers et de petits ponts » rustiques pour circuler à travers ce dédale. » Construisez encore une chapelle, un café, un » observatoire, un restaurant, un tir, une ferme, » un kiosque, un guignol, une salle de concert, » un moulin, un beffroi, une ménagerie. J'en » passe. Comme il faut sacrifier à l'art décoratif, » dressez ensuite, toujours au hasard, des sta- » tues de militaires, de prêtres et .. d'animaux.

» Voilà un aperçu bien complet du fashionable
» Cerro Santa Lucia. Vous voyez qu'il dépasse de
» beaucoup les fantaisies de notre jardin d'ac-
» climatation et que ce n'est pas là une prome-
» nade ordinaire.

Cette description n'a rien de fantaisiste, ce n'est que l'absolue vérité. Je n'y ajouterai qu'un ou deux détails. Le guichet où l'on dépose les deux réaux qui vous donnent le droit de visiter cette accumulation de curiosités n'a pas échappé lui-même à l'originalité de la promenade, c'est tout simplement une ancienue caisse de voiture privée de ses roues, la carcasse d'un vulgaire *sapin*.

Tout à fait au sommet du Cerro Santa Lucia se trouve un canon destiné à annoncer l'heure à laquelle le soleil passe au méridien de Santiago. Mais ce canon n'est pas un jouet comme celui qui est installé dans notre jardin du Palais-Royal, ce serait sans doute trop enfantin pour les habitants de Santiago. Ici, c'est une pièce de gros calibre, de sorte qu'il faut un artilleur pour y mettre le feu. Au moment où part ce coup de canon, on est tout surpris de voir dans les rues les femmes faisant le signe de croix et un grand nombre d'hommes ôtant leurs chapeaux. A ce témoignage puéril de dévotion, ainsi qu'à bien d'autres, on reconnaît que les Jésuites ont été pendant longtemps les éducateurs de ce peuple.

Ainsi la plupart des hommes ne passent pas devant le portail d'une église sans se découvrir.

Pour en finir avec le Cerro Santa Lucia, j'ajouterai encore que parmi les statues qu'on y voit se trouve celle de Don Pédro Valdivia qui fut le fondateur de la ville de Santiago en l'année 1541. Il avait élevé sur le Cerro un fort pour maintenir la domination espagnole sur la capitale future de sa nouvelle conquête.

Il sera peut-être intéressant de savoir que l'ensemble de cette haute fantaisie à coûté 2,210,000 francs.

Un lieu de promenade plus simplement ordonné que le Cerro Santa Lucia, bien qu'ayant la prétention de ressembler au Bois de Boulogne, c'est le Parc Cousiño. Il a été créé il y a quelques années par D. L. Cousiño, le fils de la richissime propriétaire du Parc de Lota. On dit qu'il n'a pas dépensé moins d'un demi-million dans cette création dont il a fait don depuis à la ville de Santiago. Ce parc couvre plus de 80 hectares et est planté en grande partie d'eucalyptus, arbre qui se développe avec une rapidité étonnante au Chili.

Un autre parc d'une superficie beaucoup moins grande que celle du Parc Cousiño, c'est celui qui est annexé à ce qu'on appelle la *Quinta normal*. La *Quinta normal* est un établissement qui fait le plus grand honneur à la ville de Santiago. C'est

en quelque sorte une immense ferme modèle qui sert aujourd'hui d'Institut agronomique. Au centre du Parc est un superbe palais construit en 1875 pour l'Exposition Internationale que fit cette année le Chili. Ce monument est l'œuvre d'un architecte français, M. Lathoud ; il a été conservé pour servir aux expositions futures, comme le Palais de l'Industrie à Paris, et précisément au moment où j'arrivai à Santiago, il y avait une nouvelle Exposition, mais cette fois elle était exclusivement chilienne. Autour du Parc lui-même se trouvent d'immenses jardins avec les pépinières, les serres, puis les bâtiments primitifs de la Quinta, véritable ferme comprenant des poulaillers, des volières, des chenils, des étables, et aussi une ménagerie où l'on voit des animaux indigènes, guanacos, vigognes, pumas, singes, condors, etc.

Le directeur de la Quinta normal est un Français, M. Lefeuvre.

A côté du monument où est installée l'Exposition actuelle, on a élevé des hangars provisoires où sont exposées des machines agricoles, des locomobiles, des pompes à incendie.

Je ne dois pas oublier de citer encore parmi les monuments remarquables de Santiago, le Théâtre municipal, qui a été aussi construit sur les plans d'un architecte français. Il ne date que de 1872 et a remplacé un autre théâtre qui

portait le nom de Colisée et qui a été détruit par un incendie à la fin de l'année 1870.

Quand on est à Santiago, on ne manque pas d'aller visiter le cimetière qu'on désigne sous le nom de Panthéon comme celui de Valparaiso. Il est situé à l'extrémité nord de la ville. Un tramway vous y conduit. On passe le Rio Mapocho, petite rivière torrentueuse qui coule des montagnes, sur un pont en pierre qui date d'un siècle. Le cimetière est planté de magnifiques cyprès et renferme beaucoup de riches mausolées. On voit que là, comme en tous les lieux de la terre, la vanité humaine se perpétue jusqu'au delà de la mort.

Je voudrais bien dire ce que je pense des Santiaguinaises. Quoiqu'un jugement de ce genre soit assez scabreux à prononcer, je n'hésite pourtant pas à déclarer que je les préférerais certainement aux Montévidéennes et aux Buénos-Ayriennes, autant pour la beauté physique que pour les qualités morales. Elles ne paraissent pas non plus si vaniteuses, et sous le rapport de l'instruction, elles sont beaucoup supérieures. Elles portent les toilettes de Paris avec distinction. Ce n'est que pour aller à l'église que la traditionnelle *Manta* est restée de rigueur. Quand on les rencontre ainsi coiffées d'un simple morceau d'étoffe noire dont les coins sont négligemment, mais coquettement rejetés sur l'épaule, on est

surpris de la vivacité de leurs yeux et de la régularité de leur profil. Elles portent à la main le petit tapis qui leur servira à s'agenouiller dans l'église où il n'y a pas de sièges, et cette manta uniforme semble créer une sorte d'égalité entre les riches et les pauvres dans le lieu consacré au culte.

On rencontre dans les rues de Santiago bien moins d'officiers qu'à Buenos-Ayres et qu'à Montevideo. Ceux qu'on voit portent un uniforme presque semblable à ceux de l'armée française ; mais il paraît quelque peu singulier de voir certains de ces officiers en képi et en tunique portant au côté une épée à poignée en forme de croix comme celles qui étaient en usage du temps des croisades. On est aussi assez choqué, sachant que l'armée chilienne est une des mieux disciplinées de l'Amérique du Sud, de constater parfois chez les officiers chiliens qu'on rencontre, un manque de tenue et un sans-gêne extraordinaires. C'est ainsi que j'ai eu l'occasion d'en voir un avec quatre ou cinq galons au képi, montant le chemin du Cerro Alegre à Valparaiso, tout débraillé et ayant décroché son sabre du ceinturon, pour s'en servir comme d'une canne.

La population de Santiago était au 1er janvier 1883 de 190,000 âmes. Le Président de la République du Chili était à cette époque M. Domingo Santa Maria ; il a été remplacé en 1886, à l'expiration de ses pouvoirs, par M. Balmaceda.

XII

QUELQUES MOTS SUR L'ÉTAT ACTUEL DU CHILI

Les Chiliens aimaient jadis à être appelés les Anglais de l'Amérique du Sud, mais depuis les victoires qu'ils ont remportées sur les Péruviens et les Boliviens, il paraîtrait qu'ils préfèrent maintenant s'entendre appeler les Prussiens de l'Amérique du Sud. Il n'y a pas lieu de les en féliciter, d'autant qu'ils se sont acquis quelques titres à ce nom, en laissant piller par leurs soldats Le Callao et Lima, après la prise de la capitale du Pérou. S'ils n'ont pas emporté de pendules, comme les honnêtes Allemands qu'ils ont pris pour modèles, c'est qu'ils n'en ont pas trouvé au Pérou, mais ils se sont rattrapés sur d'autres objets.

Le Chili, en s'affranchissant de la domination

espagnole en 1810, comme les autres Républiques voisines, n'a été en réalité complètement indépendant qu'à partir de 1825. Depuis lors, il a eu à peu près le même sort que les autres États sud-américains. Néanmoins les révolutions n'y ont été ni aussi fréquentes, ni aussi sanglantes que dans les Républiques de la Plata, par exemple. Jusqu'en 1851, les hommes qui se succédèrent à la Présidence de la République avaient été des généraux, mais à partir de cette époque, par la nomination de Don Manuel Montt, qui succédait au général Bûlnes, le pouvoir passait dans les mains d'un civil. Ce fut la fin du militarisme.

Depuis, le Chili n'a cessé de vivre dans le calme politique et il a vu ainsi sa prospérité s'accroître chaque année davantage. Il est incontestable que de toutes les Républiques sud-américaines issues du soulèvement des anciennes colonies espagnoles, c'est le Chili qui a marché le plus rapidement dans la voie du progrès. Est-ce, comme on l'a prétendu, que les Chiliens seraient plus intelligents, plus actifs et plus industrieux que les habitants de ces autres Républiques? Il est peu probable que ce soit là la vraie raison, car, en somme, tous les hispano-américains sont issus de la même race. Ceux du Chili ont peut-être un peu moins de sang indien dans les veines, car les *conquistadores* s'y sont moins mélangés qu'ils

ne l'ont fait au Paraguay où le mélange, comme nous l'avons vu, a été presque complet.

Mais c'était celle des colonies de l'Espagne en Amérique qui se trouvait la plus éloignée de la métropole et qui, par conséquent, avait avec celle-ci le moins de rapports. Elle fut donc un peu négligée par la mère-patrie, d'où il résulte que les *Conquistadores* dûrent compter davantage sur eux-mêmes.

En outre, la configuration même du pays contribuait à y rendre les révolutions moins dangereuses.

Celles-ci ne pouvaient guère s'y prolonger, comme cela est arrivé dans la République Argentine, par exemple, parce que les partis adverses étaient forcés de s'y rencontrer presque immédiatement et l'un ou l'autre devait triompher ou succomber d'un seul coup.

Les Chiliens ont aussi reconnu de bonne heure la nécessité de faire appel aux Européens pour les initier à la civilisation. Ils n'ont pas eu l'outrecuidance de vouloir pratiquer le *fara da se*. Encore actuellement ils savent très bien engager des professeurs, des ingénieurs, des architectes français, anglais ou allemands pour les besoins de leur enseignement et de leurs grands travaux. Cela ne veut pas dire pourtant qu'ils n'aient pas aussi cette forte dose d'orgueil et de morgue que nous avons déjà rencontré

chez leurs congénères de l'autre coté des Andes et dont ils ont hérité, comme eux, de leurs ancètres espagnols.

Le mot de *Gringo* est aussi dans leur bouche une sorte d'appellation méprisante qu'ils appliquent aux étrangers, mais, chose curieuse, ils réservent plus particulièrement ce terme aux Anglais et aux Allemands. Ils donnent aux Français le nom de *Gavachos* qu'ils ont emprunté aux Espagnols, et à ceux-ci celui de *Godos* (ce sont des Goths). Pour les Italiens, ils ont réservé le surnom de *Bacicia*.

Ce qu'on ne saurait nier, c'est que les Chiliens sont, avant tout, patriotes, et c'est même par amour pour leur pays, dans le désir de le voir grandir rapidement qu'ils n'ont pas hésité toutes les fois où c'était nécessaire, à solliciter le concours des étrangers.

Beaucoup de personnes en France sont disposées à croire, qu'à cause de leur origine latine, les Chiliens sont en général des amis de la France.

C'est là malheureusement une illusion. Nos désastres de 1870-71 ont été exploités partout et en tous lieux par nos ennemis, et ce que j'ai dit, au début de ce chapitre, de la tendance actuelle des Chiliens à prendre les Prussiens comme modèles n'est que trop vrai. Ils n'en sont pas encore venus à faire porter à leurs soldats des

casques à pointe, mais il a déjà été fortement question de faire venir des instructeurs allemands pour réorganiser l'armée chilienne à la prussienne. Ce sont en général des Allemands que le gouvernement chilien a appelés dans ces dernières années pour l'organisation des écoles primaires. Chaque bateau arrivant d'Europe en amène plusieurs.

Cela ne veut pourtant pas dire que la France ne compte que des ennemis au Chili. Loin de là; on peut même affirmer qu'elle y possède de nombreux amis, surtout dans la classe éclairée et instruite, où presque tout le monde imite nos manières et nos goûts, et parle notre langue autant et aussi bien que la langue espagnole qui est la langue du pays. Nos écrivains et nos artistes sont appréciés comme ils méritent de l'être et pendant longtemps encore, il faut l'espérer, on verra, aux vitrines des libraires, plus de livres français que de livres allemands. Mais encore une fois tout cela n'empêche pas que l'influence française, autrefois très grande, ait considérablement diminué depuis 1871 et qu'elle soit remplacée, surtout par l'influence allemande qui était pour ainsi dire nulle avant cette époque.

Il en est de même dans le commerce où les produits allemands tendent de plus en plus à supplanter les produits français. Mais là, il faut bien le dire, c'est en grande partie par la faute

des commerçants français. Dans une étude très bien faite qui émane d'un homme on ne peut plus compétent en ces matières, puisqu'il possède à Valparaiso et à Santiago des maisons de vente de premier ordre, M. C. Pra, membre du Comité de la Chambre des Négociants Commissionnaires de Paris, insiste avec beaucoup de force et de raison sur la singulière façon d'agir des commerçants ou des fabricants français qui donnent leur marchandise en consignation au Chili à des maisons allemandes ou anglaises plutôt qu'à des maisons françaises. Le cas est, paraît-il, très fréquent, et, d'après M. Pra, parmi les consignataires étrangers, l'on compte huit maisons allemandes que quelques fabricants de Bordeaux, de Reims et de Cognac favorisent en leur donnant la préférence sur nos compatriotes. Un fait même assez curieux, c'est que la Compagnie fermière de Vichy a confié le dépôt des eaux minérales, qui sont la propriété de l'État français, à une maison allemande de Valparaiso, la maison Fabian et Cie. Voilà, il faut l'avouer, une singulière manière d'encourager l'industrie nationale à l'étranger.

On sait d'ailleurs que les Allemands pratiquent à leur façon la probité commerciale et qu'ils n'hésitent pas le moins du monde, à employer contre nous les armes les plus déloyales en falsifiant les marchandises et les marques françaises.

Est-ce la création des Chambres de commerce

françaises à l'étranger qui peut remédier à un pareil état de choses ? Il est permis d'en douter parce que les intérêts des commerçants et des industriels français établis dans les villes comme Valparaiso, par exemple, aussi bien qu'à Buenos-Ayres ou à Rio-Janeiro, sont trop divers pour que ces Chambres de commerce donnent les résultats qu'on en attend. De plus, le choix des membres qui les composent dépend aussi un peu trop de l'arbitraire des consuls qui ne devraient pas avoir à s'immiscer, comme ils font, dans l'élection de ces membres.

Depuis la crise commerciale qui sévit sur presque toutes les nations et non pas seulement sur notre pays comme le voudraient faire croire les ennemis du régime républicain, on a beaucoup crié contre nos consuls à l'étranger et réellement ce n'a pas toujours été à tort. Il est bien certain, par exemple, que le reproche qu'on leur fait de manquer d'obligeance et même trop souvent d'urbanité, à l'égard des voyageurs ou des émigrants qui arrivent dans les pays où ils sont chargés de représenter la France, n'est que trop fondé pour beaucoup d'entre eux. Ce sont ceux-là même aussi qui ont cette fâcheuse tendance à croire que les Français qui vont s'installer à l'étranger ne peuvent être que des gens tarés, sous ce prétexte qu'autrement ils n'auraient pas songé à quitter leur pays. Rien

n'est plus faux cependant, et les colonies françaises installées au Brésil, dans la République Argentine, dans l'Uruguay et au Chili, comptent parmi leurs membres les hommes les plus honorables.

On a dit que les consuls n'étaient pas des agents commerciaux, mais des agents politiques, et qu'alors ils ne pouvaient pas être chargés de fournir des renseignements aux commerçants et aux industriels. Si cela est vrai, n'est-ce pas là qu'est le mal en grande partie ?

Dans toutes les contrèes de l'Amérique du Sud que je viens de citer, il existe des ministres plénipotentiaires chargés d'entretenir les relations amicales de la France avec les gouvernements de ces pays. Que ceux-là restent exclusivement des agents politiques, rien de plus juste, mais les consuls ne pourraient-ils pas être choisis parmi des ingénieurs, des industriels ou des commerçants habitant le pays ou l'ayant habité longtemps, et en connaissant parfaitement ainsi la langue et les habitudes. Dans ces conditions, ils pourraient rendre les services qu'on leur demande (1). On pourrait aussi faire en sorte qu'ils restent plus longtemps dans le même poste et

(1) On apprendra avec plaisir qu'en ce moment même une Commission nommée par M. Ribot, ministre des Affaires Étrangères, s'occupe des réformes à introduire dans l'organisation des Consulats.

empêcher qu'ils n'aient d'autre ambition, d'autre but que de chercher, à peine installés, à se faire nommer ailleurs. Encore un reproche bien justifié qu'on fait trop souvent à nos consuls.

Pour en revenir au Chili, les succès qu'il a remportés pendant la guerre qu'il a soutenue contre le Pérou et la Bolivie et à laquelle on a donné le nom de guerre du Pacifique, l'ont un peu grisé, et les Chiliens paraissent croire trop facilement qu'ils sont désormais un peuple invincible et destiné à devenir le maître de l'Amérique du Sud. Il est probable qu'ils rabattront vite d'une telle prétention ; en tout cas, avant qu'ils puissent espérer atteindre ce résultat, il se passera encore un long temps.

L'origine de cette guerre du Pacifique réside dans des difficultés de frontières et de tarifs douaniers avec la Bolivie. Mais au fond il est bien probable que le Chili, escomptant à l'avance les effets que pourra produire dans toutes ces contrées le percement du canal de Panama, a voulu profiter de la supériorité dont il avait conscience pour porter un coup mortel au Pérou et à la Bolivie. Nous savons malheureusement par expérience que, quand on désire la guerre, les prétextes ne sont que trop faciles à trouver. Sachant qu'un traité secret existait entre le Pérou et la Bolivie, le gouvernement chilien profita d'une spoliation dont avait été victime de la part du

gouvernement bolivien la Compagnie chilienne des salpêtres d'Autofagasta, fit débarquer dans cedernier port, le 14 février 1879, une troupe de 500 soldats chiliens sous les ordres du colonel Sotomayor, puis, quelques jours plus tard, il déclarait la guerre au Pérou.

Les événements qui se déroulèrent alors ne tardèrent pas à démontrer que les Chiliens n'avaient pas trop présumé de leur force et qu'elle était incontestablement supérieure à celle de leurs adversaires.

Ils furent vainqueurs sur mer aussi bien que sur terre, quoique la marine péruvienne fût au moins égale, sinon supérieure à la leur. Dès la fin de l'année 1879 ils étaient maîtres du port d'Iquique et de toute la province de Tarapaca. Il faut dire que les dissensions intestines qui existaient au Pérou et en Bolivie leur avaient été d'un grand secours. Immédiatement après les premiers revers éprouvés par son armée, le Président de la République du Pérou, Prado, avait pris la fuite et le colonel Pierola s'était emparé du pouvoir en qualité de dictateur. Son incapacité notoire ne pouvait qu'augmenter encore les chances de victoire des Chiliens. Presque à la même heure, le peuple de La Paz renversait le Président de la République, le général Daza, commandant en chef des armées boliviennes et le remplaçait par un gouvernement provisoire.

Au mois de mai 1880, les Chiliens s'emparaient de Tacna, puis le 7 juin suivant d'Arica et commençaient le blocus de Callao qui est le port de la capitale du Pérou.

Au début des hostilités, l'Angleterre avait offert sa médiation aux belligérants, mais elle avait été repoussée. Après les succès répétés du Chili, le gouvernement des États-Unis offrit à son tour la sienne. Des négociations furent entamées à Arica, en vue d'arriver à la conclusion de la paix, mais le Pérou et la Bolivie n'ayant pas voulu accepter les conditions imposées par le Chili, les pourparlers furent rompus et les hostilités continuèrent.

Dans les premiers jours de l'année 1881, l'armée chilienne, après de sanglants combats, avait pris les retranchements élevés à Chorillos et à Miraflores pour la défense par terre de Lima, et le 17 janvier, à la suite d'une capitulation signée la veille, les Chiliens entraient en vainqueurs dans la capitale du Pérou. Le lendemain ils occupaient également le Callao. De sanglants désordres causés par des émeutiers avaient eu lieu avant leur entrée dans ces deux villes.

Telle fut cette guerre qui a coûté au Chili vingt-cinq mille hommes et qui a grossi sa dette dans des proportions considérables. Il est vrai que par le traité signé avec le Pérou à Aucon le 20 octobre 1883, le Chili obtient la cession du dé-

partement de Tarapaca jusqu'à la quebrada de Camerones et une forte indemnité de guerre. Avec la Bolivie, ce fut seulement le 4 avril 1884 que fut signé un traité qui n'est pas en réalité un traité de paix, mais plutôt une trêve. La Bolivie a perdu par cet acte tout droit à la possession du désert d'Atacama qui lui avait appartenu jusqu'alors en vertu du *statu quo* établi par *l'Uti possidétis* de 1810. A l'heure actuelle, elle n'a plus de port sur l'Océan Pacifique, et c'est pour cela, comme je l'ai expliqué à propos de Tucuman, qu'une grande partie des produits qu'elle exporte prennent la route de la République Argentine plutôt que de venir s'embarquer dans le port de Cobija, devenu chilien par droit de conquête.

Je dois dire en passant que la Bolivie est une nation très sympathique à la France. Beaucoup de maisons de commerce du pays sont françaises. Les Français sont choisis de préférence à tous autres étrangers pour une foule d'emplois. Un grand nombre des ingénieurs, placés à la tête des riches mines d'argent du pays, sont de nos compatriotes et c'est vers la France que s'exportent la plus grande partie de l'argent, de l'étain et du cuivre extraits des mines.

Précisément à l'heure où j'écris ces lignes, les journaux annoncent que M. Aniceto Arcé, ministre de Bolivie à Paris, vient de signer un traité d'amitié et de commerce avec la France et qu'il

va repartir pour la Bolivie emmenant avec lui douze ingénieurs français.

J'ai dit plus haut qu'un des plus clairs résultats de la guerre du Pacifique avait été pour le Chili d'augmenter sa dette dans des proportions considérables. En effet, voici l'état de cette dette à dix ans d'intervalle.

A la fin de 1873, la dette du Chili était celle-ci :

Dette extérieure	36,818,500	piastres, soit	184,092,500 fr.
Dette intérieure	11,331,350	» »	56,656,750 »
Ensemble	48,149,850	» »	240,749,250 »

A la fin de 1883, c'est-à-dire à la suite de cette guerre, voici ce qu'elle était devenue :

Dette extérieure	34,870,000	piastres ou	174,350,000 fr.
Dette intérieure	53,129,303	» »	265,646,515 »
Ensemble	87,999,303	» »	439,996,515 »

c'est-à-dire que cette dette a presque doublé. Depuis lors il existe dans le pays une crise monétaire très violente et le papier monnaie y est tellement déprécié qu'une piastre papier ne valait guère en 1884 que 2 fr. 75 au lieu de 5 fr.

C'est que le Chili, enivré par sa prospérité croissante et surtout par ses succès militaires, s'est laissé entraîner rapidement dans des dépenses exagérées pour ses chemins de fer, pour l'amélioration du port de Valparaiso, pour l'embellissement de Santiago, et la crise commerciale ne l'ayant pas plus épargné que les autres nations

du monde, il s'est tout à coup trouvé endetté au-delà de ce qu'il peut payer.

Le budget de la guerre et de la marine par exemple qui en 1878 n'atteignait que :

2,680,000 piastres ou 13,400,000 francs était monté en 1884 à 28,067,000 piastres ou 140,335,000 francs. Ces chiffres sont assez éloquents par eux-mêmes.

Aussi le Chili, malgré la fertilité de son sol, la richesse de ses mines de toutes sortes, argent, cuivre, nitrate de soude est-il dans une situation bien moins prospère qu'avant la guerre.

XIII

PASSAGE DE LA CORDILLÈRE DES ANDES

Les lettres que j'avais trouvées à Santiago me rappelant en France le plus tôt possible, je me mis en mesure de prendre le bateau qui devait partir de Buenos-Ayres le 22 novembre. Je n'avais plus que douze jours devant moi et il ne fallait pas songer à reprendre la voie du détroit de Magellan, car je ne serais pas arrivé à cette date à Buenos-Ayres. Je résolus donc de franchir la Cordillère des Andes.

Les renseignements que je me procurai à ce sujet n'étaient guère encourageants. La mauvaise saison se prolongeait, les neiges, m'écrivait-on de Santa Rosa de los Andes, point d'où l'on part pour gagner Mendoza, encombraient encore la route, et il n'y avait jusqu'ici qu'un

seul voyageur qui se fût hasardé à tenter le passage avec le courrier, trois jours auparavant. Malgré cela je n'hésitai pas à risquer l'aventure. Je dois confesser immédiatement qu'à deux ou trois reprises, pendant le trajet, je fus sur le point de reconnaître que j'avais peut-être été un peu imprudent.

Quoi qu'il en soit, j'étais à Santa Rosa le... Grâce à l'obligeance de notre compatriote M. Lamarche, qui tient un hôtel dans cette ville, je trouvai un *arriero* qui consentit à me servir de guide.

C'était un solide gaillard que cet arriero chilien, Pédro, de son nom, mais qu'on appelait familièrement Pedrito, petit Pierre, bien qu'il eût près de six pieds. Il me dépassait de la tête. Il faut que ces gens soient choisis avec soin et qu'on puisse avoir toute confiance en eux, car dans un voyage pareil, votre existence est absolument entre leurs mains.

Pedrito me demanda jusqu'au surlendemain pour préparer tout ce qui était nécessaire à notre convoi. De mon côté je me chargeai de l'acquisition des vivres. En effet, pendant les cinq ou six jours que doit durer le trajet, il faut avoir tout ce qu'il faut pour se nourrir. J'espérais qu'il se présenterait peut-être quelque autre voyageur pour se joindre à nous, ce qui aurait rendu le voyage moins monotone pour moi, mais je n'eus pas cette chance.

Je profitai de la journée du lendemain pour parcourir un peu Santa Rosa et ses environs qui sont charmants. Santa Rosa elle-même est une délicieuse petite ville où viennent en traitement une foule de malades, surtout des phtisiques. Pendant l'excursion que je fis l'après-midi, je pus juger que les *huasos* chiliens avaient des talents en équitation égaux, sinon supérieurs à ceux des gauchos argentins. D'ailleurs, le *huaso* du Chili, c'est l'équivalent du gaucho de la pampa c'est en quelque sorte le même homme sous deux noms différents. L'un et l'autre ne vivent pour ainsi dire qu'à cheval, avec cette différence, qui saute aux yeux, que le *gaucho* traite son cheval en ami, tandis que le *huaso* le traite en esclave. Le *huaso* est arrivé à faire faire à son cheval, à force de coups de cravache et d'éperon, de véritables tours de force, comme de monter des escaliers par exemple. Les trois *huasos* que j'ai vus ce jour-là, à la suite sans doute d'une forte absorption de verres de chicha, semblaient avoir fait un pari dont leurs malheureuses montures étaient les victimes. Sur une côte presque à pic, après s'être mis en ligne, ils lançaient leurs chevaux au grand galop, puis tout d'un coup, à un cri poussé par l'un d'eux, d'un vigoureux coup de poignet, ils s'arrêtaient brusquement sans que la violente secousse qui en résultait les fît seulement broncher sur leur selle. Je doute

que beaucoup de cavaliers, même des plus expérimentés, puissent faire cela sans être désarçonnés du coup. En tout cas, les chevaux chiliens ne doivent pas résister longtemps à un semblable exercice.

L'heure du départ avait sonné. Pedrito vint me prendre à l'hôtel avec quatre mules, une pour lui, une pour moi, une pour les bagages et les vivres, et une de rechange en cas d'accident. En outre, il avait amené un de ses enfants qui certes n'avait pas plus de sept à huit ans. C'est lui qui, monté sur une jument bien dressée, devait servir à éclairer notre marche. Cela est indispensable avec les convois de mules, car celles-ci ont toujours besoin d'être guidées. Généralement il suffit d'une mule dressée, qu'on appelle *madrina*, et qui marche en tête de la caravane avec une petite clochette au cou. Les autres la suivent docilement.

J'enfourchai la mule qui m'était destinée et que je jugeai immédiatement avoir un assez mauvais caractère, et certes bien des fois pendant le voyage elle m'a fait faire du mauvais sang. Mais je lui rends cette justice : quel admirable animal pour vous tirer des mauvais pas !

Les étriers dont se servent les cavaliers chiliens sont d'une forme particulière qui est loin d'être commode. Imaginez des sabots qu'on aurait sciés par le milieu et dont on prendrait la

pointe pour y poser le bout du pied ; c'est non seulement incommode, mais disgracieux au-delà de toute expression. Quant aux éperons, c'est quelque chose de fantastique. La molette atteint les dimensions d'une soucoupe de tasse à café et quelquefois même d'une assiette à dessert. Si j'exagère, c'est de bien peu. Avec les mules on n'a heureusement pas besoin de s'en servir, car la plupart du temps, il vaut mieux les laisser marcher à leur volonté.

Nous partons à quatre heures afin d'aller coucher à Resguardo del Rio Colorado où se trouve la douane chilienne. Jusqu'à cet endroit la route est peu pénible : elle suit la vallée du Rio Aconcagua. Le paysage est encore verdoyant. On voit surtout en grande quantité un arbre qu'on appelle *quillay* et qui ressemble un peu à un petit chêne. Il paraît qu'on en extrait un savon assez renommé.

Nous arrivons au Resguardo à huit heures du soir, et cette nuit-là, je couche encore dans un lit, si on peut appeler un lit quatre planches sur lesquelles mon arriero étend des peaux de mouton et où je dors enveloppé dans mon poncho.

Du moins j'étais encore à l'abri d'un toit, car à côté de la douane chilienne, il y a trois ou quatre masures où l'on trouve l'hospitalité pour la nuit.

Le lendemain matin dès l'aube, c'est-à-dire

vers cinq heures, nous nous remettons en route après avoir absorbé une forte ration de café. Après être passés devant la douane, nous franchissons le Rio Colorado qui est un petit affluent du Rio Aconcagua et nous commençons immédiatement la montée.

La nature devient bientôt plus sauvage, nous traversons des régions couvertes de cactus qui atteignent encore de grandes dimensions. Notre guide me montre dans la montagne une fissure de quelques mètres de largeur qui porte le nom de *Salto del Soldado*. Ce nom lui aurait été donné parce qu'un soldat déserteur, poursuivi par des cavaliers, l'aurait franchi d'un saut, ce qui paraît un peu fabuleux.

Vers le milieu du jour, nous atteignons la *Guarda Vieja*. C'est un poste de la ligne télégraphique transandine qui relie le Chili à la République Argentine. L'appétit est venu et je fais honneur au *charqui*, préparé à la façon chilienne par Pédrito. Le *charqui*, c'est tout simplement de la viande de bœuf séchée au soleil et qui se conserve indéfiniment. Pédrito la ramollit en la triturant entre deux pierres, puis en fait une sorte de bouillon. Le pain que j'ai emporté de Santa Rosa est déjà passablement dur, et je me demande comment je ferai le lendemain, car il ne sera plus mangeable.

Après le repas, pour laisser un peu reposer nos

mules, je fais un tour avec mon fusil dans les champs d'alfalfa qui entourent la Guarda Vieja, et j'ai la chance de tuer trois palometas, sorte de petits pigeons, qui nous serviront pour le dîner.

A deux heures, nous repartons en suivant la vallée du Rio Aconcagua; toute cette partie du chemin n'offre pas de difficultés.

En approchant de *Juncal*, où nous allons passer la seconde nuit, le paysage est assez riant et on côtoie même parfois de véritables jardinets remplis de fleurs charmantes; il y a encore beaucoup de verdure. Mais tout d'un coup le spectacle change complètement. Nous entrons dans la gorge profonde située au pied du *Juncal* et on se croirait dans un véritable entonnoir. C'est là que vont commencer demain les véritables difficultés du voyage. A Juncal, on trouve encore une masure pour s'abriter, mais cette fois il n'y a même plus de planches pour s'étendre. Il faut dormir sur la terre nue, auprès du feu entretenu toute la nuit par les soins de Pedrito et de son fils. Il n'y avait pas une heure que nous y étions arrivés que nous sommes rejoints par une caravane nombreuse. C'est une partie de la troupe italienne du théâtre de Santiago qui, la saison finie, rentre en Europe. Il y a parmi eux deux femmes qui paraissent déjà regretter d'avoir pris cette route.

Malgré le peu de confort qu'offre la terre pour

coucher, les douze heures que j'ai passées sur ma mule me font dormir d'un sommeil de plomb. Pedrito m'avait au préalable dévoilé, dans la préparation de mes trois palometas, des talents culinaires vraiment remarquables, et je l'en avais récompensé par une forte rasade d'aguardiente que le gaillard avait avalée comme de l'eau.

Il était du reste nécessaire de bien se reposer, car il m'avait annoncé que le lendemain nous partirions à trois heures du matin. D'après les renseignements que lui avaient en effet fourni les hommes qui restent en permanence à Juncal, pour aider les voyageurs qui doutent de leurs forces à franchir la Cumbre, en les portant sur leur dos, il y avait un parcours de plus de trois lieues couvert de neige à franchir avant d'atteindre la Cumbre, c'est-à-dire la Cime de la passe. Or, il est absolument indispensable d'avoir franchi ce passage avant le lever du soleil, pendant que la neige est encore durcie par la gelée de la nuit. Autrement les mules sentant la neige céder sous leurs pieds perdent la tête, et on risque d'y rester, perspective peu agréable. C'est cela que voulaient dire les hommes en question en répétant à Pedrito : « *Muy mala, la Cordillera* ».

Donc à trois heures nous quittons le Juncal. L'ascension commence immédiatement. Elle est dure, car la pente est raide. On monte par des

lacets et parfois la jument du fils de Pedrito qui marche en avant, pour éclairer la route, est à 100 mètres directement au-dessus de nous. Nous arrivons à un premier plateau. Mon arriero me fait voir de loin un petit lac dont les eaux paraissent d'un bleu foncé ; c'est la *Laguna del Inca*. Puis la neige, ou plutôt la glace commence. Partout où elle est solide, cela va bien, mais dans les endroits où elle est un peu molle, ma mule enfonce et il me faut faire des prodiges d'équilibre pour ne pas piquer une tête. Enfin nous atteignons le pied de la Cumbre. Le chemin à faire devient si pénible que Pedrito prend le parti de renvoyer son fils à Santa Rosa. Il est déjà cinq heures du matin et l'aube apparaît. Il faut nous hâter, car pour atteindre le sommet, il nous faut plus d'une heure. Ma mule glisse à chaque pas, et bientôt je prends le parti de monter à pied, en remplaçant mes bottines par des chaussons en laine que Pedrito avait eu la précaution de me faire emporter. Puis je ne tarde pas à souffrir de la *puna* ; c'est ainsi qu'on désigne le mal des montagnes. C'est une sorte d'oppression que cause le manque d'air à ces grandes hauteurs. Je suis obligé de m'arrêter presque à chaque pas pour reprendre haleine. Les mules sont dans le même cas et il faut avoir bien soin de les laisser s'arrêter aussi, car elles ne tarderaient pas à succomber.

Néanmoins, malgré les difficultés de la marche, nous approchions enfin du sommet, et, pendant un arrêt, j'interrogeai anxieusement ce qu'il nous restait de chemin à parcourir, quand tout à coup la mule qui portait mes bagages et qui marchait devant moi tombe et roule sur la glace. Je n'ai que le temps de me jeter de côté pour n'être pas entraîné et je la croyais perdue quand, heureusement, au bout d'une cinquantaine de mètres, elle se trouve arrêtée au bord d'un précipice par une aspérité. Il me faut redescendre pour aider Pedrito à la relever et voici que je roule à mon tour. J'avoue que, pendant une seconde, j'éprouvai une sensation peu gaie et que je me crus aussi perdu ; mais je fus arrêté presque aussitôt par le dos de la mule encore immobile et, quand Pedrito m'eût remis debout, je ne pus m'empêcher de rire. Nous eûmes plus de mal à relever la mule. Mes pauvres bagages et notre caisse aux vivres étaient en piteux état, mon fusil était intact.

Il nous fallut après cela plus d'une heure pour faire les quelques mètres qui nous séparaient de la cime ; mais enfin, vers sept heures, au moment où les rayons du soleil resplendissant commençaient à venir frapper les glaciers de l'Aconcagua sur notre droite, nous étions sur la Cumbre. Je commençai par m'asseoir bien que ce fut sur la glace et qu'il ne fît pas chaud.

La Cumbre, c'est la ligne de partage des eaux entre le Chili et la République Argentine ; à l'endroit où nous étions et qui porte le nom de Passe d'Uspallata, elle atteint 3,900 mètres. L'air est d'une transparence remarquable à cette hauteur et nous pouvons, pour ainsi dire, suivre des yeux tout le chemin que nous avons déjà fait et celui qui nous reste à faire. Quel spectacle grandiose que celui de ces géants de la Cordillère que nous touchons pour ainsi dire. L'Aconcagua domine encore de près de 3,000 mètres la *Cime* où nous nous trouvons et plus loin, nous apercevons également le sommet du volcan Tupungato, plus élevé lui aussi de 2,000 mètres que la Cumbre. Que sont les sommets des Pyrénées et des Alpes, même celui du Mont-Blanc, à côté de ces colosses qui ne le cèdent en hauteur qu'aux pics de l'*Himalaya !*

Mais nous ne pouvons nous attarder sur la Cumbre où l'oppression et le froid nous gagnent de plus en plus. Nous commençons la descente du côté de la République Argentine ; elle est fort rapide et de plus très dangereuse. Ce sont des cailloux qui roulent sous les pieds des mules, et il faut les laisser marcher à petits pas, examinant avec soin où elles vont poser le pied. Ici il n'y a plus la moindre trace de végétation, pas le moindre être vivant dans ces solitudes.

Une fois au pied de la Cumbre, la route rede-

vient relativement facile ; nous sommes au fond d'une vallée. De temps à autre nous avons à franchir quelques torrents grossis par la fonte des neiges, et c'est là peut-être où la mule montre le mieux ses aptitudes pour les voyages des montagnes. Ayant de l'eau jusqu'au poitrail, on la voit tâter, avec précaution, de ses pieds le fond de l'eau, pour les poser sur des pierres et ne pas faire de faux pas. C'est elle qui vous conduit sûrement à l'autre bord, sans qu'on ait à intervenir pour la diriger.

Vers le milieu de la journée, après nous être réconfortés avec des conserves, des biscuits et du thé, dans une *casucha* (1), nous franchissons le Paramillo de las Cuevas, une montagne qui barre la vallée et dont l'ascension nous paraît maintenant un enfantillage.

Nous arrivons ensuite à *Puente del Inca*, une merveille qui, à elle seule, suffirait pour vous faire oublier les fatigues du voyage. C'est une arche naturelle d'une dizaine de mètres de largeur, sous laquelle passe un torrent bouillonnant; sur les côtés du torrent, sous le pont lui-même, se trouvent deux sources d'eau thermale dont la

(1) On appelle *casucha* de petites huttes rondes en maçonnerie que les gouvernements chiliens et argentins ont fait construire sur la route de Santa Rosa à Mendoza, pour permettre aux voyageurs de s'y réfugier quand ils sont surpris par les neiges.

température atteint 33°. Ces eaux contiennent du carbonate de chaux et de l'oxyde de fer et elles ont formé des pétrifications très curieuses. On les dit excellentes pour la cure de certaines maladies. La nature semble avoir voulu inviter les voyageurs à s'y baigner, en rassemblant les deux sources dans deux piscines où on n'a qu'à se plonger. Pendant la belle saison, il paraît que beaucoup de Chiliens rhumatisants viennent s'installer autour du *Puente del Inca* et y dressent des tentes. Aucun industriel n'a encore essayé de créer un établissement thermal en cet endroit. Si jamais le chemin de fer transandin réussissait à se faire, il est bien certain qu'un jour à venir il y aurait là un Saint-Nectaire américain.

Après avoir admiré cette merveille, nous continuons la route afin d'atteindre *Punta de las Vacas*, pour y passer la nuit. Nous suivons une vallée étroite bordée de chaque côté par des rangées de montagnes basaltiques presque à pic. Un moment nous avons la crainte d'être surpris par un *temporal*, nom que l'on donne aux ouragans de la montagne. Il n'y avait pas un nuage au ciel, mais un vent furieux s'élève tout à coup et une violente rafale de pluie commence aussitôt à tomber. J'ai peine à me tenir à cheval. Cela ne dure heureusement pas plus d'un quart d'heure, et nous nous arrêtons un moment pour nous sécher. Pedrito a vite fait d'allumer un feu avec

quelques débris d'arbrisseaux recueillis dans les alentours.

C'est seulement à huit heures du soir que nous atteignons la *Punta de las Vacas*. Comme nous étions à cheval depuis trois heures du matin, j'étais brisé de fatigue et j'appréciai vivement l'unique matelas que j'eus la chance de trouver disponible à la *posada* de l'endroit. Nous avions fait vingt lieues dans la journée et le passage seul de la Cumbre, dans les conditions surtout où nous l'avions effectué, aurait suffi pour fatiguer bien d'autres que moi.

Cela ne nous empêcha du reste pas de nous mettre en route le lendemain matin à six heures. Nous franchissons sur un petit pont en bois, construit il y a quelques années par le gouvernement argentin, le *Rio de las Vacas*, puis bientôt nous côtoyons le *Caleton*, un gigantesque rocher à pic, contre lequel on a été obligé de faire un chemin en planches fixées dans la roche par des crochets de fer. C'est un des plus beaux sites de toute la traversée des Andes, mais aussi un des plus terrifiants. Le moindre faux pas de la mule vous précipiterait dans le torrent qui coule au-dessous et qu'on ose à peine regarder.

Vers midi nous faisons halte à la *Cortadera*, C'est une profonde *quebrada*, très étroite, d'où s'élance en cascade une eau cristalline qui vous permet de satisfaire votre soif avec plaisir. Aussi

notre déjeuner à cet endroit est-il le meilleur que nous ayons fait depuis notre départ de Santa Rosa. La façon dont Pedro absorbe le contenu de mes boîtes de sardines est des plus désopilantes. Il avale l'huile comme si c'était de la liqueur. Nous arrivons bientôt après à la vallée d'*Uspallata*. Le chemin suit la rive gauche du Rio Mendoza dont la source est au pied du *Tupungato*. La route est maintenant facile et agréable, et c'est gaiement que nous arrivons le soir à la posada d'Uspallata. Il y a là une ferme où l'on trouve des poules et des œufs. Pedrito se distingue encore et me prépare un excellent dîner, et la *cassuella* à la confection de laquelle il avait employé tout son savoir me réconcilie presque avec ce mets chilien.

Dans la soirée, au moment ou je rentrais dans la pièce qu'avait mise à ma disposition le *posadero*, il se produit un incident qui me fait croire un moment que je vais avoir à faire usage de mon revolver.

Une espèce de mendiant espagnol qui traversait la Cordillère à pied, profitant d'un moment où Pedrito s'occupait de ses mules et où j'étais seul, vint me demander que je lui fasse cadeau de mon *poncho*, du ton dont un brigand vous demande « la bourse ou la vie. » Pour toute réponse, je lui mis sous le nez la bouche de mon revolver et cet argument péremptoire eut faci-

lement raison de son indiscrète demande. Néammoins, par mesure de prudence, j'engageai Pedrito à coucher à l'entrée de ma chambre, pour le cas où mon Espagnol aurait voulu profiter de la nuit pour me *faire mon poncho*. Il n'en fut rien, heureusement pour lui, car à la façon dont Pedrito m'avait dit qu'il se chargeait de le recevoir, je suppose qu'il aurait pu passer un mauvais quart d'heure.

Notre quatrième journée de voyage, d'*Uspallata* à *Villa Vicencia*, se passa sans aucun incident. En quittant la posada d'Uspallata, nous passons devant la douane argentine. Le douanier argentin tient absolument à visiter mes bagages et nous fait perdre une bonne heure, au grand mécontentement de Pedrito et au mien naturellement.

Dans l'après-midi, après avoir dépassé le *Paramillo*, où se trouve un ancien établissement de mines exploité jadis par les Espagnols et maintenant abandonné. Pedrito me fait remarquer au sommet d'un pic une troupe de *guanacos;* mais ils sont à plus d'un kilomètre de nous, et ce n'est plus un fusil de chasse, mais un fusil Gras qu'il faudrait pour les atteindre.

Nous contournons le pied d'un rocher de plusieurs centaines de mètres de hauteur qu'on appelle el Dorado (le Doré), et le fait est qu'il apparaît comme revêtu d'une couche d'or.

A Villa Vicencia, il y a deux ou trois misérables cabanes, ne possédant pas même de toit : je couche donc cette fois complètement à la belle étoile, et grâce à mes couvertures, je ne me ressens pas trop du froid qui est pourtant assez vif.

Au lever du soleil, nous sommes en marche pour notre dernière étape, car le soir nous serons à Mendoza. Cette dernière journée n'est pas la moins pénible du voyage. Une fois sortis de la montagne, il nous faut franchir un inévitable désert de poussière blanchâtre qui vous brûle les yeux et vous dessèche la gorge. Justement ce jour-là le soleil est ardent, et ses rayons, réfléchis sur le *Cerro de Cal* ou montagne de chaux, viennent encore augmenter le malaise. Pendant toute la journée, il faut se passer de boire, car il n'y a nulle part de puits, et l'eau que nous avons emportée du torrent de Villa Vicencia est presque bouillante.

Aussi en arrivant au faubourg de la Chimba, j'absorbe en un clin d'œil cinq ou six verres de bière qui parviennent à peine à me désaltérer.

A quatre heures, j'étais enfin à Mendoza, harassé, mais sûr désormais d'être à temps à Buenos-Ayres pour prendre le bateau du 22.

Je récompensai généreusement le brave Pedrito pour le dévouement qu'il m'avait montré pendant

ce voyage qui, il ne faut pas se le dissimuler, dans les conditions où je venais de le faire, était loin d'être sans danger. D'ailleurs, le souvenir de l'instant critique où j'avais roulé sur la glace de la Cumbre ne sortira jamais plus de ma mémoire.

XIV

DE MENDOZA A BUENOS-AYRES
DÉPART POUR LA FRANCE

Je ne dirai que deux mots de Mendoza : c'est la plus jolie ville que j'ai vue dans la République Argentine, après Tucuman cependant. Les rues droites et larges, toutes plantées d'arbres magnifiques, ses places et son vaste parc de l'*Indépendencia* surtout, en font une véritable petite merveille. La Calle San Martin est sans rivale dans aucune ville des États de la Plata.

On ne se douterait pas. en parcourant cette charmante cité, qu'elle a été totalement détruite par un tremblement de terre, il y a à peine vingt-cinq ans. C'est le 21 mars 1862 que le cataclysme se produisit et la ville de Mendoza était probablement située sur le volcan qui la détruisit, car

les environs n'eurent pour ainsi dire pas à souffrir. On prétend que dans cet épouvantable désastre, plus de quinze mille victimes trouvèrent la mort.

Les ruines existent encore. On les visite, comme on visite Herculanum et Pompéï, mais c'est avec une tristesse bien plus grande, sans doute parce que cette calamité est plus rapprochée de nous.

La nouvelle ville est construite à peu de distance des ruines ; malgré son aspect riant et enchanteur d'aujourd'hui, qui sait, si un jour à venir, elle aussi ne sera pas victime d'un malheur semblable.

On paraît d'ailleurs s'être préoccupé de cette éventualité possible, en ne construisant que des maisons en terre et n'ayant pas d'étages. C'est pour la même raison qu'on a donné aux rues la plus grande largeur possible, car à la moindre alerte, les habitants se réfugient sur le milieu des chaussées et ainsi n'ont pas à craindre d'être ensevelis sous les décombres.

Mendoza est reliée maintenant à Buenos-Ayres par la ligne qu'on appelle le chemin de fer transandin. Elle a été inaugurée en même temps que l'Exposition qui s'est tenue à Mendoza en 1885. A l'époque de mon passage, elle n'était pas achevée ; il fallait se rendre en diligence jusqu'à La Paz où l'on passait la nuit à la

belle étoile, car il n'y avait pas le moindre gîte où se réfugier.

De La Paz, j'atteignis rapidement Rosario par San Luis, Rio Cuarto et Villa-Maria.

Deux jours après j'étais à Buenos-Ayres.

Le départ de l'*Amazone*, de la Compagnie des Messageries maritimes, ayant été reculé jusqu'au 24, j'eus largement le temps de me reposer des fatigues d'un voyage qu'on fait rarement aussi vite.

Je dis adieu à tous mes amis et le 24 au matin, je pris à La Boca le petit vapeur qui me conduisit à bord de l'*Amazone* où je trouvai peu de passagers.

L'*Amazone* qui fait ordinairement le service des mers de l'Inde était loin d'être aussi confortable que le *Sénégal* par lequel j'étais venu. En revanche, je trouvai dans le commandant Moreau un homme du commerce le plus agréable.

M. le commandant Moreau est un homme de science, ancien professeur à l'École navale ; il consacre les moments perdus des traversées à recueillir des documents pour les études micrographiques de M. Miquel, le savant micrographe de l'Observatoire de Montsouris. Pendant tout le temps que dura la traversée, j'éprouvai le plus grand plaisir à avoir avec le commandant Moreau des conversations très intéressantes sur ces sujets, auxquels les découvertes contemporaines ont donné tant d'actualité.

A Montevideo, j'eus le temps d'aller à terre revoir mon ami P... qui me narra alors les détails de son séjour dans l'île aux Rats.

A Rio, comme nous restions deux jours, j'en profitai pour aller les passer à terre, et je fis l'ascension du Corcovado dont le chemin de fer funiculaire avait été inauguré depuis mon premier passage.

Quoique un peu blasé par les merveilles de tout genre que j'avais vues depuis six mois, je ne restai pas insensible au splendide panorama de la baie de Rio-Janeiro, tel qu'il vous apparaît du sommet du Corcovado. Désormais les touristes qui passeront par Rio ne manqueront pas, j'en suis sûr de faire cette ascension rendue si facile.

Nous prîmes à bord à Rio, M. le baron d'Ariños, ministre plénipotentiaire du Brésil à Paris. C'était un homme simple, très instruit, qui aimait à s'entretenir un peu avec tous les passagers, ce que lui rendait facile la connaissance de cinq ou six langues. Il parlait surtout le français avec la plus grande pureté.

Notre traversée de Rio à Dakar, puisque nous ne passions pas à Bahia ni à Pernambouc, se fit sans le moindre incident à relater.

Nous eûmes continuellement un temps magnifique. Nous revîmes Dakar et ses nègres, puis bientôt Lisbonne où il nous fut interdit d'aller à terre, à cause de notre provenance du Brésil,

bien qu'il n'y eut pas de fièvre jaune à cette époque.

Quand nous quittâmes le Tage, les choses allaient changer. Nous fûmes pris par une tempête qui nous conduisit jusqu'à l'embouchure de la Gironde. Je suis persuadé qu'aucun des passagers qui se trouvaient sur l'*Amazone* n'oubliera jamais la jolie danse à laquelle s'est livré notre bateau pendant ces trois jours. Il en est un, en tout cas, parmi ces passagers qui, celui-là, devra l'oublier moins que tout autre. C'est Si-El-Hadj-Abd-El-Kader-Oul-Bakar, l'ambassadeur du sultan de Tombouctou, que nous avions pris à Dakar et qui se rendait en mission à Paris.

Le malheureux ambassadeur qui n'avait jamais mis les pieds sur un navire avant son départ de Tombouctou, avait déjà été malade quand la mer était tranquille, et ce fut une bien autre affaire quand l'*Amazone*, roulé et ballotté par la tempête, devint comme un navire désemparé.

Des trombes d'eau s'abattaient sur le pont et pénétraient dans les cabines et l'interprète de Si-El-Hadj-Abd-El-Kader avait fort à faire pour le rassurer. Il n'était d'ailleurs pas seul dans ce cas. Beaucoup d'autres passagers paraissaient en proie à une frayeur exagérée et les estomacs débiles en virent de dures. Le fait est que cette tempête fut terrible ; le roulis était d'une violence telle qu'il était pour ainsi dire impossible

de se tenir debout. Il y eut des chutes graves, plusieurs passagers furent blessés, et entre autres le général Dard qui revenait de faire l'inspection des troupes de la marine au Sénégal.

Il avait fallu un moment mettre le cap sur Rochefort dans la crainte de ne pouvoir gagner sûrement l'embouchure de la Gironde. Le commandant Moreau se montrait soucieux, lui si plein d'entrain et de gaieté, pendant la période des beaux jours. Le personnel des matelots du bateau fit preuve d'un grand dévouement et quand le péril fut passé, nous demandâmes au commandant de laisser faire une collecte parmi les passagers, pour récompenser ces braves gens, ce qu'il autorisa.

La tempête s'étant enfin un peu apaisée au bout du troisième jour, l'*Amazone* pût bientôt franchir la barre de la Gironde après quelques secousses violentes, et deux heures plus tard, nous jetons l'ancre devant Pauillac.

Aussitôt les formalités remplies, nous nous entassons dans le petit bateau qui fait le service de Pauillac à Bordeaux où nous arrivons transis, ayant dû rester sur le pont, par la neige et le froid, pour laisser le salon aux dames.

A Bordeaux, nous apprîmes que nous n'avions pas été seuls à souffrir du mauvais temps pendant que nous étions dans le Golfe de Gascogne, car

des ouragans terribles avaient causé des désastres incalculables dans toute la région.

Le soir même je prenais le train pour Paris et pendant que j'aspirais à un repos bien mérité après les fatigues des derniers jours, je ne pouvais m'empêcher de constater que le plaisir du retour, après un long voyage, dépassait considérablement celui que j'avais éprouvé au moment du départ, et de reconnaître aussi que là, où la vie est la plus douce et la plus agréable, c'est encore dans notre beau pays de France.

Tours. — Imp. Mazereau.

TABLE

PRÉFACE I

AVANT-PROPOS XIII

Chap. I De Paris à Buenos-Ayres 1

— II Buenos-Ayres. 74

— III Aperçu historique sur le gouvernement de la République Argentine depuis sa séparation de l'Espagne. 97

— IV Avenir de la République Argentine. . . 112

— V La vie à Buenos-Ayres. 122

— VI Rosario, Cordova, Tucuman 136

— VII Une excursion au Paraguay 183

— VIII Aperçu historique sur le Paraguay. . . 206

— IX Etat actuel du Paraguay. Son avenir. . 254

— X Retour du Paraguay à Rosario et à Buenos-Ayres. Départ pour le Chili . 267

— XI Valparaiso à Santiago 285

— XII Quelques mots sur l'état actuel du Chili. 306

— XIII Voyage de la Cordillère des Andes. . . 320

— XIV De Mendoza à Buenos-Ayres. Départ pour la France. 338

Tours. — Imp. E. Mazereau.